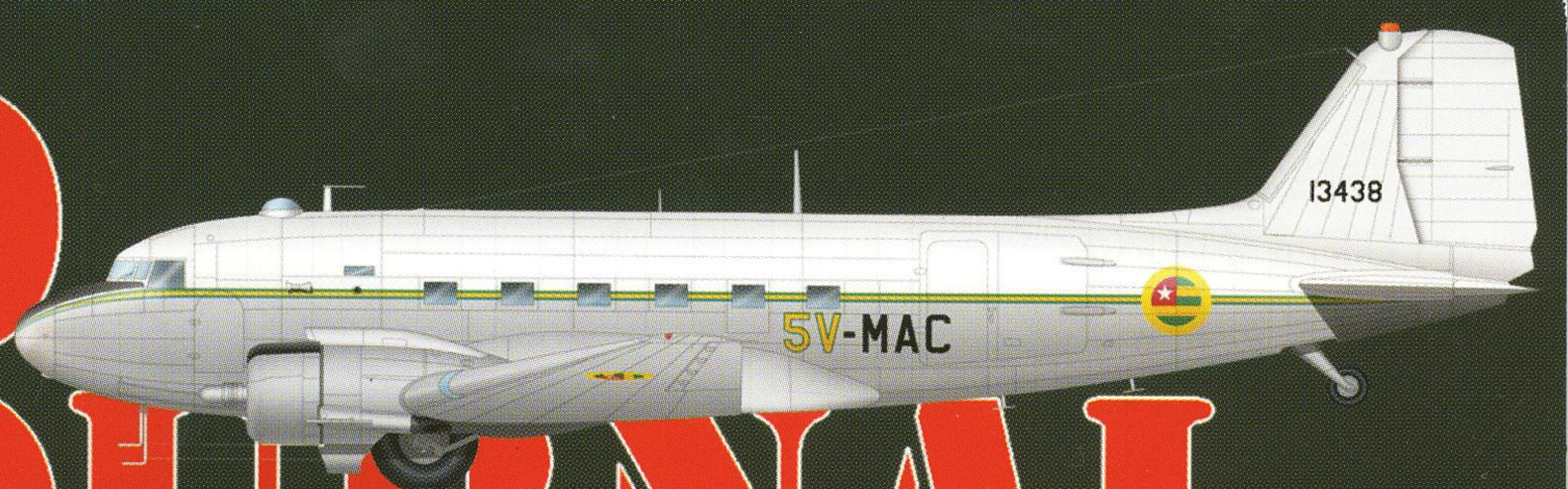
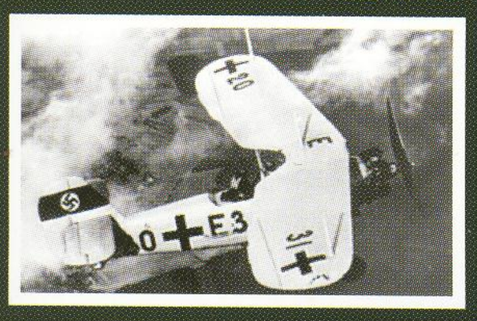
AÉRO JOURNAL



N°37
BIMESTRIEL
JUIN - JUILLET 04

LES ÉCOLES DE PILOTAGE (39-40)

LES CODES DE LA LUFTWAFFE (35-39)



1911 : PREMIERS RAIDS AÉRIENS

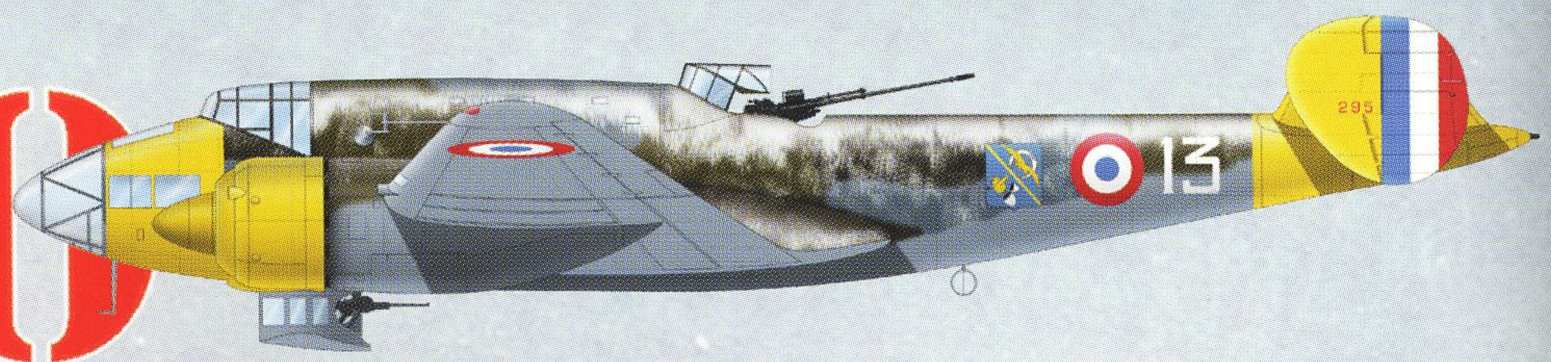
"DIXIE" SLOAN
UN JEUNE CHIEN FOU

LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC I/9 LIMOUSIN

HANS-ULRICH RUDEL
TUEUR DE CHARS

M 04873 - 37 - F: 6,95 € - RD
Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros
Suisse : 12 CHF - Italia : 7,40 euros

AÉRO JOURNAL



HORS-SÉRIE
N° 6
MARS 2004

LE BOMBARDEMENT FRANÇAIS

Tome II
1940 /1945

LES BOMBARDIERS DE L'ARMISTICE

À L'OMBRE DE LA CROIX DE LORRAINE

MARAUDER SUR L'ITALIE

LES GROUPES LOURDS

LES POCHES DE L'ATLANTIQUE

ENCORE EN VENTE PAR CORRESPONDANCE
(voir page 74)

L'*Oberstleutnant* Adolf Galland, *Kommodore* de la JG 26, présente son avion au *Reichsmarschall* Göring. Les deux hommes avaient un profond respect mutuel, mais leurs relations se tendront au fil du temps, au point que, tombé en disgrâce auprès de son maréchal, Galland sera écarté de son poste d'inspecteur de la chasse de jour au profit d'un intrigant proche des dignitaires SS.

AÉRO-JOURNAL N° 37 – Juin - juillet 2004

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

NOTAM
(NOTICE TO AIRMEN)

Dans le coup et hors du coup

La Luftwaffe est une arme qui a été créée par le régime nazi et pas par n'importe qui, puisqu'il s'agit de Hermann Göring lui-même, bras droit d'Aldolf Hitler. On serait fondé à penser que, émanation du nazisme, elle en ait une forte coloration. Or, à sa création, la Luftwaffe a reçu l'apport de nombreux officiers supérieurs, issus pour la plupart de l'école de pensée prussienne, qui ne manifestaient pas une grande affection pour le régime en place.

Avant la guerre, les jeunes, sous-officiers ou officiers, se sont engagés, non pour servir le nazisme, mais pour réaliser leur rêve : voler. Toutefois, élevés au biberon des *Hitlerjügend* et souvent issus des écoles de vol à voile du parti, ces jeunes gens ont subi un endoctrinement dès leur plus jeune âge. À l'exception de quelques-uns, carriéristes sans scrupules, la plupart se sont contentés d'être des soldats dans une guerre qui, même si elle avait été voulue par Hitler, les a obligés à défendre leur patrie. Le salut nazi a été peu répandu au sein de la Luftwaffe, jusqu'à ce qu'il devienne obligatoire après l'attentat de juillet 1944.

Les grands as, très médiatisés et hautement décorés par le Führer en personne, ont été de précieux instruments de propagande. Il en était pourtant, comme Mölders et Marseille, qui affichaient plus ou moins ouvertement des positions anti-nazies. Rançon de la gloire, ils n'en durent pas moins accepter des interviews où la langue de bois et le politiquement correct étaient de mise. Il est vrai que l'on ne défie pas impunément des pouvoirs totalitaires.

D'autres, comme Galland, qui se sont sentis investis d'une mission, ont dû composer et accepter des compromis pour la mener à bien. Enfin, certains, comme Rudel, ont apporté leur fervent soutien au nazisme tout au long de la guerre – et même après. Cela a au moins le mérite de la clarté, car en ce qui concerne les autres, on pourra leur rappeler que l'on ne « fricote » pas avec le pouvoir sans que ça ne laisse de traces.

Si le fait de combattre dans les airs a dédouanné les aviateurs des atrocités, des déportations et des crimes contre l'humanité, cela ne les a toutefois pas empêchés d'être au courant. Mais, on connaît le refrain : « *On ne savait pas. Nous n'étions que des soldats.* »

On ne peut pas être à la fois dans le coup et hors du coup, être décoré par Hitler, discuter avec Göring ou Himmler et ignorer tout de l'existence de la solution finale.

CJE

REÇU 5 SUR 5

Les décorations de Livry-Level

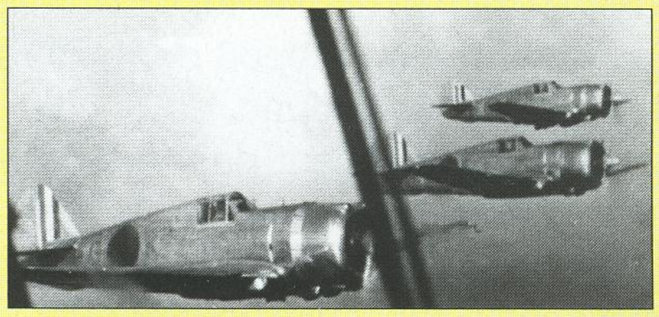
Je crains que notre ami Philippe Bauduin se soit laissé un peu emporter par sa passion et son enthousiasme à retracer la carrière des aviateurs de la France libre de sa province natale (et la mienne), la Normandie. Mais il n'est quand même pas loin de la vérité lorsqu'il affirme que Philippe Livry-Level est l'aviateur français le plus décoré de la guerre. C'est vrai en janvier 1946 quand l'on additionne les décorations françaises et britanniques.
À la fin de la guerre, le *Squadron Leader* Philippe Livry-Level est Compagnon de la Libération depuis le 10 décembre 1943 et commandeur de la Légion d'honneur avec rang du 30 décembre 1944. Les autorités britanniques lui ont décerné la *Distinguished Flying Cross* en octobre 1943, très rapidement suivie d'une *Bar*, c'est-à-dire en fait d'une deuxième DFC le 12 novembre.
À cette date, seuls deux autres aviateurs, parmi les premiers de la France libre, arborent une décoration de plus, en l'occurrence le prestigieux *Distinguished Service Order*. Ce sont le colonel Jean Demozay (DSO de novembre 1942) et le *Wing Commander* Max Guedj (DSO d'avril 1943). Ce dernier n'est alors plus de ce monde, car il a été porté disparu en opération le 15 janvier 1945.
Le *Squadron Leader* Livry-Level sera le troisième aviateur des FAFL à recevoir le DSO par décision de sa Majesté George VI. Ce document, conservé par la famille, fut signé au palais de Buckingham le 15 octobre 1945.
Par décret du 18 janvier 1946, le lieutenant-colonel Livry-Level est élevé à la dignité de Grand officier dans l'Ordre national de la Légion d'honneur pour prendre rang à la même date. Il reçoit à cette occasion l'attribution de la Croix de guerre avec sa 8e palme.
Au 18 janvier 1946, il est incontestable que Philippe Livry-Level est l'aviateur des forces aériennes françaises libres, et même de l'aviation française en général, ayant reçu les plus hautes décorations françaises et britanniques en récompense de ses 161 (ou 167) missions effectuées au cours de 750 heures de vol de guerre.
Le gouvernement français ne s'y trompera pas et le Président Vincent Auriol l'élèvera à la dignité de Grand Croix moins de deux ans plus tard, par décret du 31 décembre 1947, pour récompenser à la fois le combattant de 1914-18 et celui de 1939-45.
Rappelons que la Croix de guerre 1939-45 fut décernée 15 fois à Jean Demozay, 8 fois à Philippe Livry-Level et 6 fois à Max Guedj.

Yves Morieult (Moselle)

On s'est trompé de palais

Vous avez été quelques-uns à nous signaler une belle « toile » dans la page centrale du précédent numéro. Bien entendu qu'il ne s'agit pas d'un Bristol Birmingham, un avion qui n'a jamais existé, mais d'un Bristol Buckingham, un avion qui a à peine existé.

QUIZZ



Nous avons eu le plaisir de recevoir quatre bonnes réponses.
Il s'agit en effet de Curtiss H-75A capturés par les Allemands et transformés en chasseurs britanniques pour le tournage d'un film de propagande. J-C. Carbonel et C. Santoir nous précisent qu'il s'agit du film « *Kampfgeschwader Lützow* », tourné par Hans Bertram au second semestre de 1941.
Quant à leur origine, il n'est pas impossible qu'il s'agisse non de A-2 français, mais de A-6 norvégiens. Le débat reste ouvert.
Merci à tous.

Les Beaufighter US

Comme nous l'ont fait remarquer quelques lecteurs, le titre « Les Beaufighter américains » est un peu abusif, car, en fait, il ne s'agit que de l'historique du 417th NFS. Toutefois, la carrière de ces escadrilles de chasse de nuit n'étant pas passionnante, nous avons choisi ce *Squadron* comme représentatif de l'activité de la chasse de nuit US.
Comme nous l'a fait remarquer J-C. Mermet, le 416th NFS a bien été opérationnel sur Beaufighter, mais ce que voulait dire l'auteur, c'est qu'il fut le seul à être opérationnel sur Mosquito.

Le GC II/8 à Calais

Suite à l'article publié dans le n° 35 sur le GC II/8, je joins une photo de quelques pilotes du groupe prise à Calais pendant l'hiver de 1939/40, photo qui m'avait été transmise par l'adjudant-chef Levavasseur, décédé maintenant.
Un triple ban pour le contenu de votre revue.

C. Masset (Pas-de-Calais)

1	SGC	Clerc	4	CNE	de Vaublanc	7	ADC	Hourcade
2	LTT	de la Martinière	5	LTT	de Viarise de Lesegio	8	SGT	Gaubert
3	SGT	Husson	6	ADC	Levavasseur			

Retour à Casa

J'ai lu avec grand intérêt votre article consacré au débarquement des forces américaines au Maroc en novembre 1942. Comme vous devez bien vous en douter, je me suis surtout attardé aux opérations menées par les 1ère et 3e flottilles de l'Aéronautique navale et j'ai relevé quelques petites erreurs.
Vous avez interverti les avions/équipages/histoires des LV Legrix de La Salle et Hardy, commandants respectivement les escadrilles 2B et 3B...
– Attaqué par les chasseurs américains sitôt après le décollage un peu après 9h00, l'appareil de Legrix (Martin 167 n° 149 codé 2B.2) est mis en flammes. Legrix qui est dans le nez, à la place du bombardier-navigateur donne l'ordre d'évacuer et essaie lui-même de sauter par la trappe supérieure. Mais il a eu les deux chevilles brisées par les tirs américains et ne peut s'extirper de l'habitacle. Le maître pilote Bézard, également blessé à la jambe par les tirs, s'en aperçoit et met son appareil en g négatifs en poussant brutalement sur le manche. Legrix est alors quasiment éjecté comme un bouchon de champagne. Bézard saute immédiatement après et se pose tout près de son commandant. Pendant plus de trois heures, les deux hommes vont rester sans soins et ce n'est que vers midi qu'un indigène passant par-là vient à leur secours et les transporte sur sa charrette à l'hôpital de Port-Lyautey. Malgré les garrots improvisés par Bézard avec de la suspente de parachute, Legrix a perdu trop de sang et décède vers 14h30. Le troisième membre de l'équipage, le maître radio volant Sorbier est retrouvé mort en fin d'après-midi, encore accroché à son parachute, probablement mitraillé par les chasseurs au cours de sa descente; devant l'urgence, le 2B.2 avait décollé avec un équipage de 3 hommes seulement.
– Le Martin 167 n° 160, codé 3B.4 est piloté par le LV Hardy, commandant la 3B (d'après son carnet de vol dont je possède des photocopies, il ne volait pas ce jour là sur le n° 201 codé 3B.1 qui était son avion d'arme habituel). Il est attaqué lui aussi immédiatement après le décollage et ses réservoirs mis en feu. Hardy donne alors l'ordre d'évacuation à son équipage qui parvient à sauter (PM Goret et SM Appriou et Pelletier). Quant à Hardy, il n'a pas sauté et s'est écrasé avec son avion (témoignage oral du SM radio volant Louis Pelletier).
- L'équipage du Martin 167 du LV Jumère (n° 156 codé 3B.3) détruit à Sidi Yaya était composé du SM pilote Le Bivic et du QM radio volant Favre.

L. Morareau (Alpes-Maritimes)

SOMMAIRE

LES OPÉRATIONS

56 Ces dangereux fous volants dans leurs drôles de machines de guerre

LES FIGURES DE LÉGENDE

28 Jimmy Whalen
59 « Dixie » Sloan, un jeune chien fou

LES AVIONS

34 Le défi polonais
54 MS-318, la vie d'un Morane en Finlande

LES OUBLIÉS DE L'HISTOIRE

65 Le Hawker Hector

LES UNITÉS

40 La couronne t'attend... les écoles 1939/40
70 Le GC I/9 *Limousin*

CAMOUFLAGE ET MARQUES

47 Les codes de la Luftwaffe (35-39)

RUBRIQUES

4 Cinq sur cinq
72 Aéro-Bibliothèque

6

Hans-Ulrich RUDEL
Tueur de chars

Hans-Ulrich Rudel reste le pilote le plus exceptionnellement doué de la Seconde Guerre mondiale.
Son palmarès est suffisamment éloquent à cet égard.
Il n'en est pas moins une personnalité controversée qui n'a jamais renié ses sympathies envers l'ordre nazi, même après la guerre.

Hans-
Tueur de

Hans-Ulrich Rudel reste le pilote le plus exceptionnellement doué de la Seconde Guerre mondiale. Son palmarès est suffisamment éloquent à cet égard. Il n'en est pas moins une personnalité controversée qui n'a jamais renié ses sympathies envers l'ordre nazi, même après la guerre.

Rolf Steiner

« *Le centre du navire s'encadre exactement dans mon viseur, mon brave vieux Junkers 87 suit sa trajectoire sans le moindre roulis – même un novice ne pourrait manquer son objectif. Que ce cuirassé est énorme ! Sur le pont, des marins transportent en courant des munitions. J'écrase mon pouce sur le bouton de déclenchement, puis, une fraction de seconde plus tard, je tire désespérément sur le manche. Aurai-je le temps de redresser l'appareil ? J'en doute, car j'ai piqué sans freins, et au moment de lâcher ma bombe, je devais être à 300 mètres, tout au plus. Dire qu'on nous avait bien prévenus de lâcher notre bombe d'une altitude supérieure à 1 000 mètres pour éviter d'être atteints par les éclats. C'est bien le moment d'y penser après coup ! Au fait, ai-je au moins atteint le* Marat *? Je tire sur le manche, presque inconsciemment, mais de toutes mes forces. L'acélération est trop brutale, un voile me passe devant les yeux, tout se brouille, je perds la notion des choses. Puis, lentement, je reprends connaissance, tout juste assez pour entendre, derrière moi, la voix de Scharnovski :*

« – Mon lieutenant, le bateau saute !

« *Ouvrant les yeux, je me retrouve en rase-mottes à trois ou quatre mètres de l'eau. Prudemment, j'amorce un large virage. Sur ma droite, le* Marat *disparaît sous un nuage de fumée haut de peut-être 400 mètres; ma bombe a dû exploser dans la soute à munitions* [1] ».

La destruction du cuirassé *Marat* dans le port de Cronstadt le 23 septembre 1941 constitue le premier grand exploit de Hans-Ulrich Rudel. Il en réalisera d'autres, mais revenons un peu en arrière, vingt-quatre ans pour être précis.

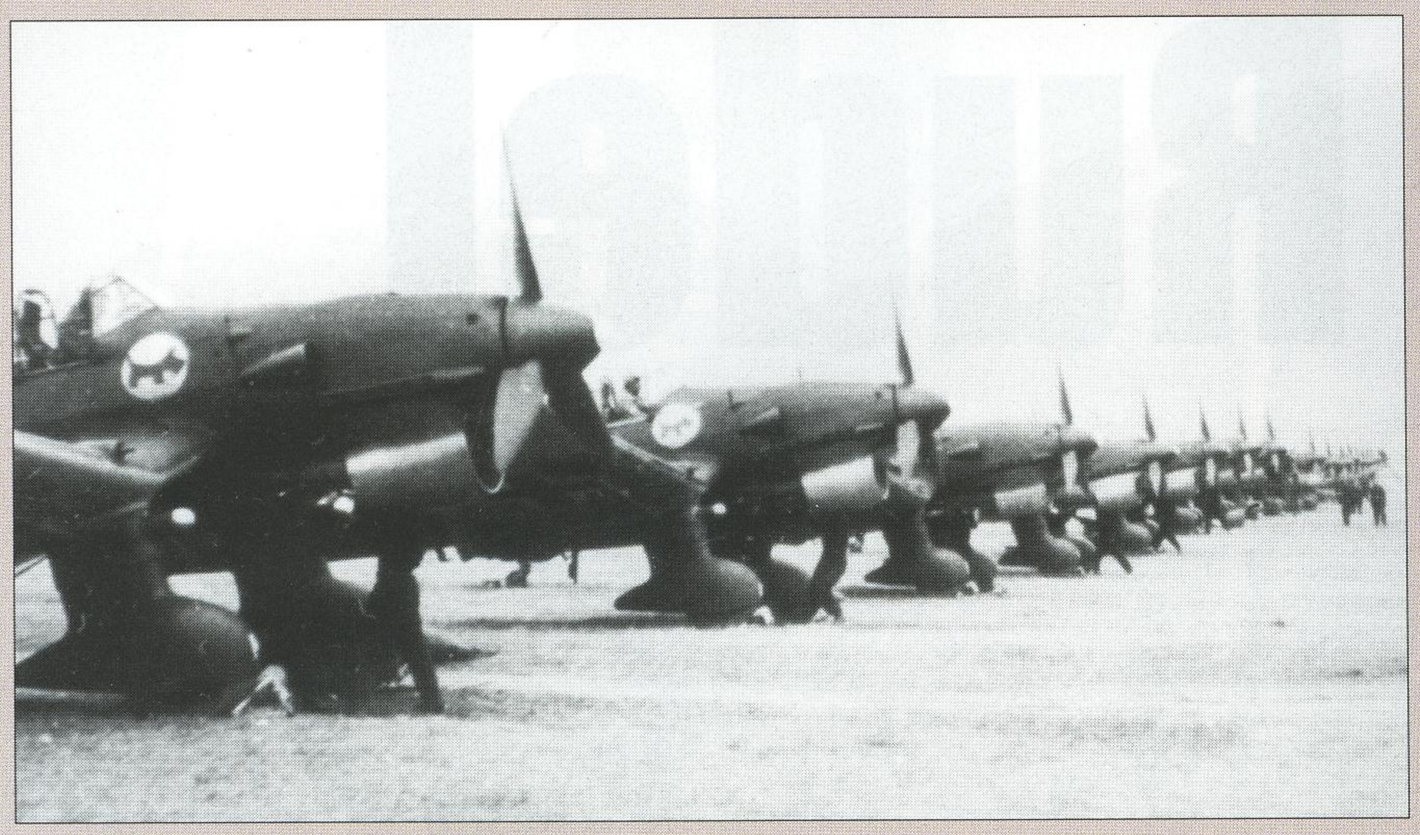
La guerre sans lui

C'est le 2 juillet 1917 à Konradswaldau (Silésie) que ce fils de pasteur voit le jour. Au cours de son enfance, il se fait remarquer par son intrépidité. Il pratique tous les sports, de préférence ceux à sensations fortes, avec le même bonheur. Il passe le baccalauréat, non sans difficulté, et réussit presque miraculeusement le concours

[1] *Pilote de Stukas* – H-U. Rudel – Éditions Corréa, Paris, 1951.

-Ulrich Rudel
echars

Hans-Ulrich Rudel



Ci-dessus et ci-dessous : alignement de Ju 87B du I./St.G. 2 à Molaoi, petit bourg rural situé à quelques kilomètres de Sparte, quelque temps avant l'invasion de l'Union Soviétique. Les appareils au premier plan appartiennent à la 1. *Staffel*. (Collection H. Obert)

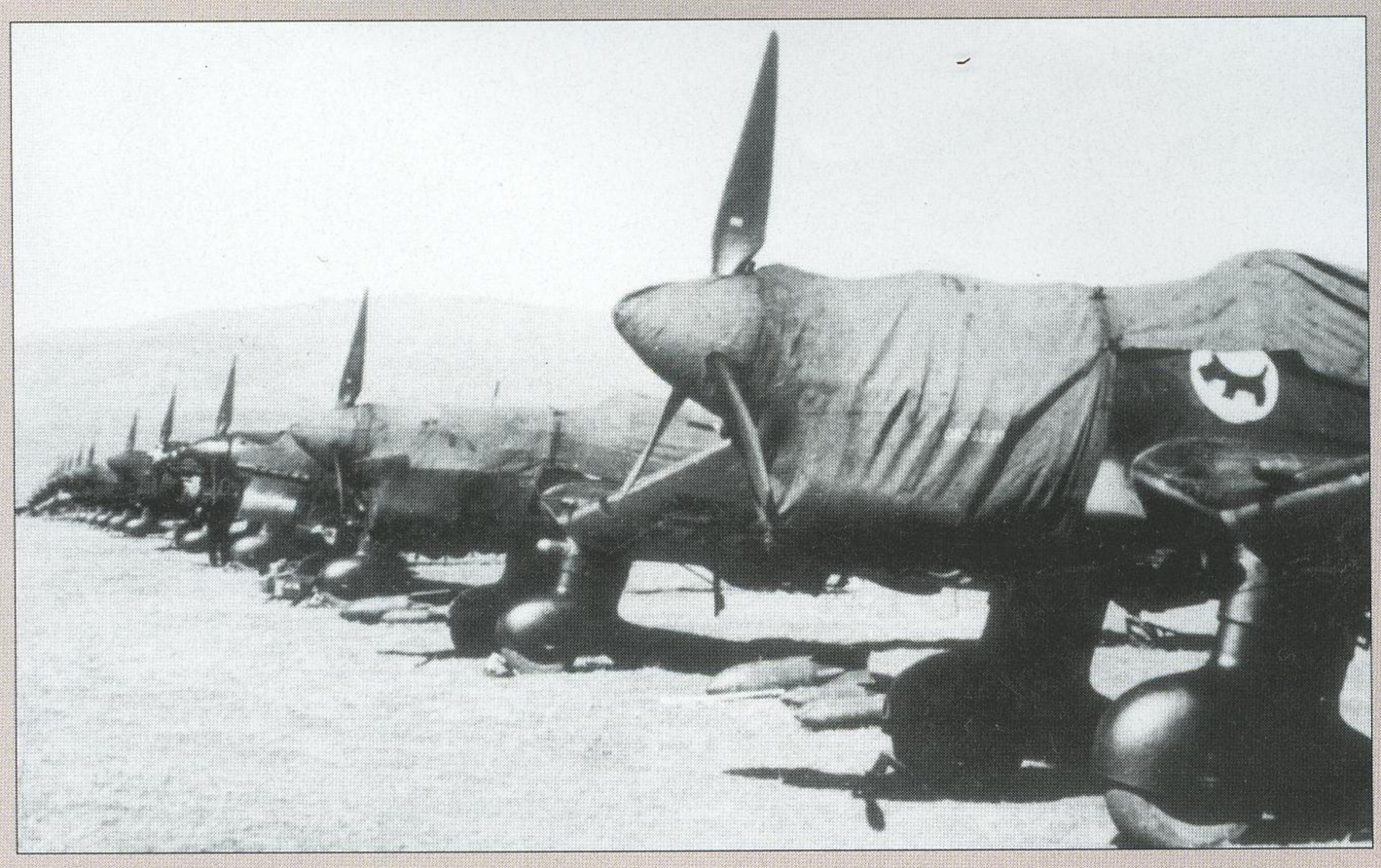
d'entrée dans la Luftwaffe. Avec le grade de *Fahnenjunker* il rejoint l'école de Wildpark-Werder, près de Berlin, début décembre 1936. Craignant que sa promotion ne soit affectée aux bombardiers, il se porte volontaire pour les *Stuka*.

Des débuts peu encourageants

En juin 1938, l'*Oberfähnrich* Rudel arrive à la 1./St.G.168 à Graz-Thalerhof (Autriche). Mais la forte personnalité de Rudel n'est pas du goût de tout le monde. On lui reproche, en particulier, de ne boire que du lait, suprême sacrilège ! Quand le commandant de groupe demande son avis sur Rudel à son chef d'escadrille, celui-ci a cette réponse abrupte : « *Il ne fume pas, ne boit que du lait, n'a aucune connaissance féminine et quand il a un peu de temps libre, il ne fait que du sport : l'*Oberfähnrich *Rudel est un marginal excentrique.* »

Par ailleurs, il éprouve beaucoup de difficultés à maîtriser le Junkers 87. Pour toutes ces raisons, bonnes ou mauvaises, son chef d'escadrille, le futur as des *Stuka* Walter Sigel, se débarrasse de lui en l'envoyant à l'école des observateurs à Hildesheim en décembre 1938. Sa promotion au grade de *Leutnant*, effective au 1er janvier 1939, n'adoucit en rien sa déception. Six mois plus tard, il est affecté comme observateur à la 1.(F)/121 à Prenzlau.

C'est avec cette unité qu'il effectue sa première mission de guerre au-dessus de la Pologne, le 1er septembre 1939. Cependant, ses bons résultats pendant la campagne lui valent la Croix de fer de 2e classe.



Ses demandes réitérées de regagner les *Stuka* demeurent sans suite. Pire, début mars 1940, il est muté comme ordonnance du colonel commandant le *Fliegerausbildung Regiment* 43. La campagne à l'Ouest se fera sans lui.

Il finit par obtenir satisfaction et retrouve son ancien groupe, devenu entre-temps I./St.G. 3, à Caen début 1941. Mais à nouveau, c'est sans lui que la guerre se poursuit. Lorsque son groupe s'envole pour participer à l'opération « Marita », Rudel est renvoyé à la *Stukaschule* 2 de Graz ! Mais un jour, le déclic se produit. Quand il sort de l'école, il maîtrise désormais d'une manière parfaite son engin : « *Quant aux bombes, je les mets partiquement toutes à l'intérieur du cercle de 10 mètres. Et aux exercices de tir aérien, j'obtiens, quatre-vingt-dix coups au but sur cent* ». Il ne reste plus qu'à le prouver et ce ne sera pas chose facile.

Enfin au front

Le 16 avril 1941, il est chargé de convoyer des Ju 87B de l'*Ergänzungsgruppe* St.G. 2 de Graz jusqu'à Molaoi (Grèce) où stationne le I./St.G. 2. Il tombe sur une vieille connaissance, son chef d'escadrille à Caen, devenu *Adjutant* du commandant de groupe, le *Hauptmann* Hubertus Hitschhold. Celui-ci est très clair : « *Bien sûr que je vous connais, puisque mon* Adjutant *vous connaît ! Je vous connais même si bien que pour le moment il n'est pas question que vous voliez dans mon groupe* ». Il est renvoyé à l'arrière aux commandes d'un avion endommagé.

Apprenant par la radio que l'Allemagne vient d'envahir l'Union Soviétique, Rudel récupère un Ju 87B de la St.G. 2 qui sort des ateliers de réparations de Cottbus et se pose sur le terrain de campagne de son groupe, près de Raczi, en Pologne. Cette fois, ses supérieurs hiérarchiques ne peuvent plus être trop regardants; la campagne qui vient de s'ouvrir requiert tous les pilotes disponibles. Rudel est affecté à la 1. *Staffel*, commandée par l'*Oberleutnant* Vollmer dont la réputation n'est pas meilleure que celle de Rudel. Dès le premier jour de l'offensive allemande, Rudel n'exécute pas moins de quatre sorties dans le secteur compris entre Grodno et Volkovysk. L'avance des troupes allemandes est si fulgurante que le I./St.G. 2 change de terrain presque toutes les semaines.

À la fin du mois de juin, Vollmer est remplacé par l'*Oberleutnant* Ernst-Siegfried Steen que Rudel a connu à Graz. Steen n'est pas du genre à s'en laisser conter et s'il connaît les défauts de Rudel, il en connaît aussi les qualités d'agressivité. Il a un peu de mal à s'habituer à la manie de Rudel de coller à la queue de son avion en piqué prononcé, mais il finit par apprécier l'efficacité redoutable de leur tandem. Comme le dit Rudel : « *Si* sa *bombe manque le but, la* mienne *y arrive sûrement. De cette façon, nous sommes certains – à nous deux – de faire mouche* ». Ils ont bien des points communs qui les rapprochent, comme la passion du sport et l'abstinence en matière de boissons alcoolisées, même si Steen n'en est pas à boire du lait. L'un comme l'autre sont des leaders naturels, énergiques, privilégiant l'efficacité contre tout autre considération. Steen prédit toutefois à Rudel une carrière peut-être glorieuse mais courte. Il ne savait pas à quel point il se trompait sur toute la ligne !

Le 18 juillet, il reçoit la Croix de fer de 1ère classe et le 24, il accomplit sa 100e mission de guerre. Le 6 août 1941, il est

muté au III. *Gruppe* en tant que *Teschnischer Offizier*. Il est déçu de quitter Steen avec lequel il s'entendait bien, mais le lendemain il a la surprise d'apprendre que son ancien commandant d'escadrille vient d'être nommé *Kommandeur* du III. *Gruppe* ! Le tandem peut donc être reformé. Dans son avion, Rudel fait équipe avec l'*Unteroffizier* Alfred Scharnovski comme mitrailleur arrière, un Prussien oriental calme et taciturne.

Coulez le *Marat* !

Rééquipé majoritairement en Ju 87R, le III./St.G. 2 fait mouvement sur Tyrkovo le 29 août 1941 pour être engagé dans la région de Léningrad. Le 16 septembre, c'est une nouvelle cible qui est proposée aux *Stuka* : le port de Cronstadt où mouille la flotte de la mer Baltique avec ses plus beaux fleurons, les cuirassés *Marat* et *Révolution d'Octobre* et les croiseurs lourds *Maxime Gorki* et *Kirov*. Hérissé de canons de DCA de tous calibres, l'endroit jouit, à juste titre, d'une sinistre réputation. Par chance (pour les Allemands, s'entend), le port est fréquemment recouvert d'une épaisse masse de nuages qui profite aux assaillants. Les Soviétiques, ne disposant que d'archaïques systèmes d'écoute, les repèrent souvent trop tard.

La première mission se déroule le matin-même, avec la totalité de l'escadre – soit... 30 Ju 87R – sous le commandement du *Major* Oskar Dinort. Le *Marat* vient d'être repéré dans le golfe de Finlande hors de sa tanière. Le temps est mauvais et la visibilité très limitée. Par un trou dans la couche nuageuse, Rudel aperçoit furtivement la silhouette d'un navire. Il en informe Steen qui, aussitôt, part en piqué, étroitement suivi par Rudel et l'*Oberleutnant* Klaus. Les *Stuka* émergent des nuages à 800 mètres. Trop tard pour les servants de la DCA ! La silhouette sur l'eau, c'est le *Marat*. Steen largue ses bombes qui tombent à côté. Rudel en place une au but sur la poupe, mais il s'agit d'une bombe ordinaire de 500 kg qui, selon les spécialistes, ne peut à elle seule envoyer par le fond un tel bâtiment. Pourtant, pendant deux jours, le *Marat* reste introuvable. Les aviateurs allemands se demandent si, en fin de compte, il n'a pas été coulé. En fait, non. Fortement endommagé, il a regagné le port de Cronstadt pour y être réparé.

Le 21 septembre, les bombes de 1 000 kg arrivent enfin. Ces bombes perforantes sont munies de fusées de retard réglées de manière à exploser à l'intérieur du navire, après avoir traversé les superstructures.

Le 23 septembre, c'est le retour dans l'enfer de Cronstadt. Steen et Rudel piquent l'un derrière l'autre, comme à leur habitude. Pour accentuer leur piqué, ils rentrent leurs freins aédynamiques et Rudel, qui pilote un avion plus rapide, manque de percuter son chef avant de le dépasser pratiquement à la verticale. La suite, on la connaît. La bombe fait explosion dans la soute à munitions. Sur le chemin du retour, Rudel est attaqué par un I-16 qu'un Bf 109 abat dans la queue du Ju 87.

Les équipages du III. *Gruppe* ont à peine le temps de ravitailler leurs avions et de recevoir les compliments de leur état-major qu'ils reçoivent l'ordre de repartir, cette fois à la chasse au *Kirov*. Au roulage, le T6+AD de Steen dérape dans la boue et se plante sur le nez. Tandis que les autres Ju 87 décollent, Steen saute de son avion et se dirige vers celui de Rudel :

– *Vous allez être furieux, mon vieux, mais en tant que commandant de groupe, je prends votre avion et votre mitrailleur*.

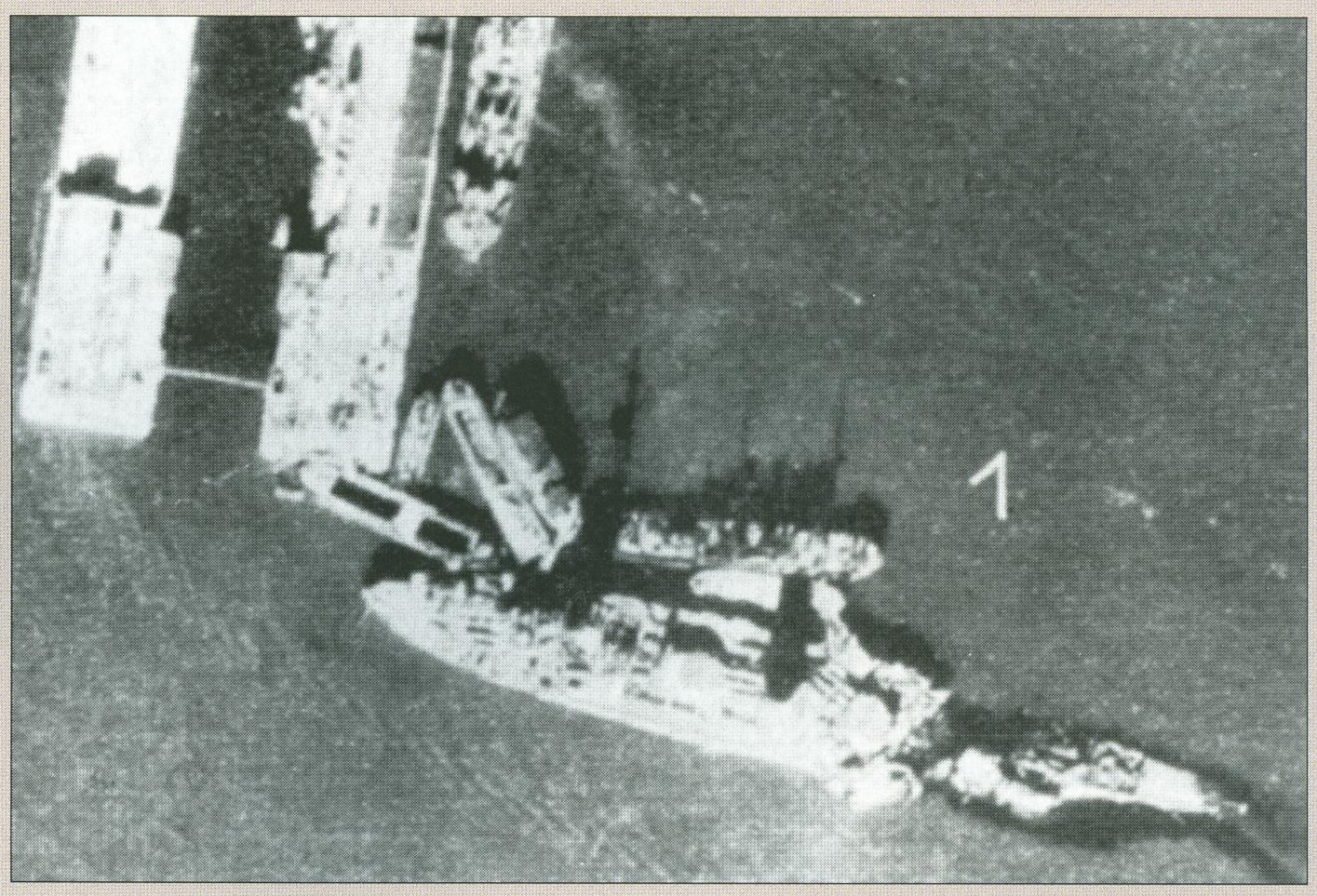
C'est la dernière fois que Rudel devait les voir l'un et l'autre. Cueilli au milieu de son piqué par un obus de gros calibre, leur appareil s'est écrasé le long du croiseur, ne laissant aucune chance à Steen et Scharnosvki. Deux jours plus tard, Rudel place encore un coup but sur un croiseur lourd qu'il expédie ainsi par le fond.

Un tandem de choc

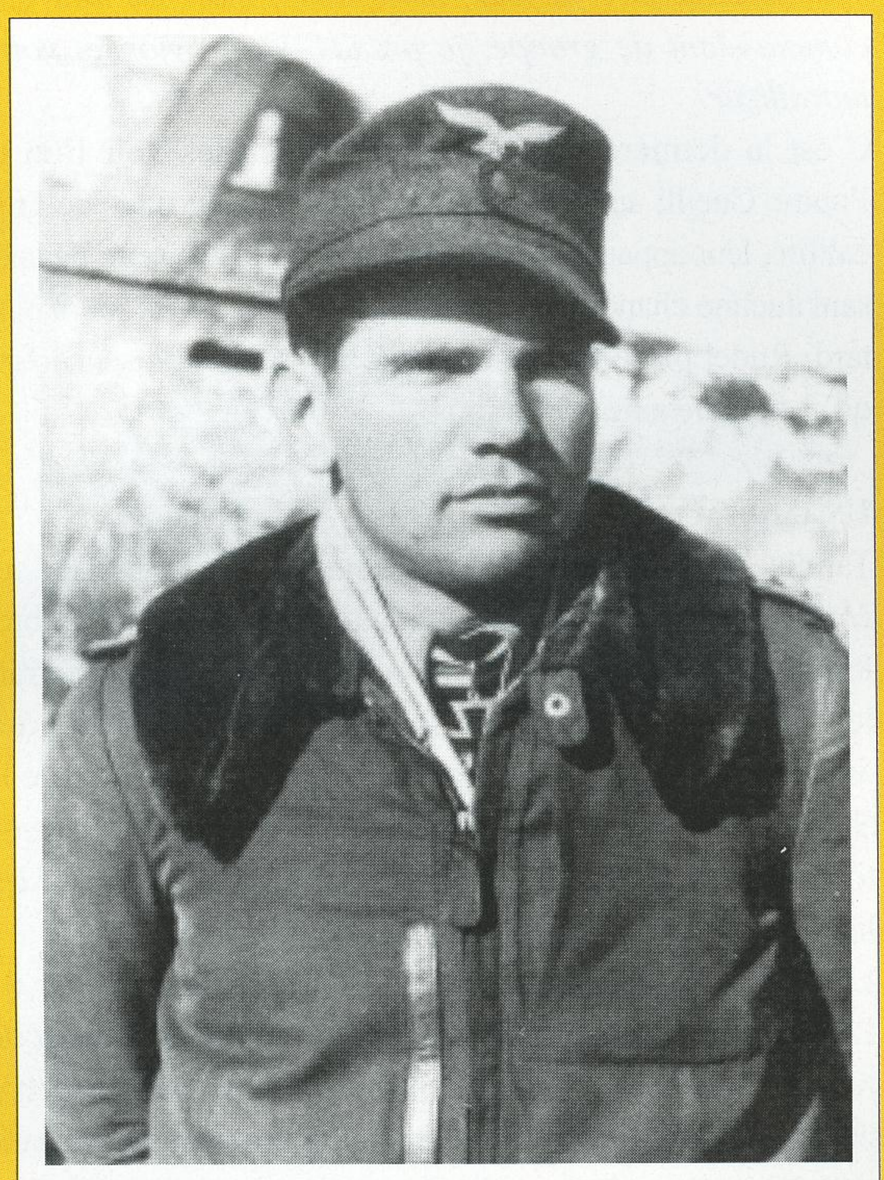
Tandis que le poste de *Kommandeur* est confié au *Hauptmann* Gustav Preßler, qui n'arrive que début octobre, Rudel choisit le *Gefreiter* Erwin Hentschel comme mitrailleur. Les deux hommes se sont rencontrés à l'école des *Stuka* de Graz et se sont suivis à l'*Ergänzungsgruppe* de la St.G. 2. Ils vont former l'équipage le plus performant de toute la guerre, toutes nations confondues, accumulant les honneurs et les décorations au rythme des missions.

Le 16 décembre 1941, le III./St.G. 2 quitte le secteur de Léningrad et s'installe à Staritsa, à 200 km au nord-ouest de Moscou. Mais les choses ne se passent pas comme prévu pour la Wehrmacht. Le froid et la neige ont fait leur apparition. La nuit, le thermomètre oscille entre -40 et -50°. Les avions sont cloués au sol, faute de lubrifiant adéquat. Les camions subissent le même sort et plus aucun approvisionnement ne parvient aux premières lignes. Pire, les Soviétiques ont déclenché une vaste offensive, à tel point que le terrain de Staritsa, fortement menacé, doit être évacué. Le groupe se replie sur Dougino, entre Rjev et Viazma.

Le jour de Noël, le *Kommodore* de la St.G. 2, le *Major* Paul-Werner Hozzel, remet à Rudel la *Deutsches Kreuz in Gold*. Quelques jours auparavant, il a réalisé sa 400e mission. On ne sait pas s'il est le premier pilote d'assaut allemand à avoir atteint ce nombre; en tout cas, il figure dans le peloton de tête. Hozzel le propose alors pour la *Ritterkreuz*. Il n'aura pas à l'attendre longtemps. Elle lui est attribuée le 6 janvier 1942. La citation qui l'accompagne mentionne la destruction du cuirassé *Marat* et d'un croiseur lourd, l'endommagement du *Révolution d'Octobre* ainsi que la destruction de 15 ponts, 23 batteries, 4 trains blindés, 17 chars et véhicules blindés.



Le cuirassé *Marat* a été littéralement coupé en deux par l'explosion de sa soute à munitions atteinte par la bombe de Rudel.
(Signal)



Erwin Hentschel

Erwin Hentschel est né en octobre 1917 dans une bourgade de Saxe. Il entre dans la Luftwaffe en novembre 1938 et se retrouve dans un régiment de *flak* avant de rejoindre un groupe de bombardement, puis une école de radio-navigants, dont il sort à la mi-août 1940.
Il est affecté à la *Stukaschule* de Graz, puis à l'*Ergänzungsstaffel* du VIII. *Fliegerkorps* avant d'arriver à l'*Erg.St.* de la St.G. 2 et, enfin, le 21 mai 1941, à la 8./St.G. 2. C'est avec cette escadrille qu'il effectue sa première mission de guerre le 22 juin 1941. Il est alors *Gefreiter*.
Fin septembre 1941, il devient le mitrailleur de Rudel. Ce dernier apprécie son caractère posé et la description qu'il en fait montre bien les relations privilégiées qui ne tardent pas à s'installer entre les deux hommes :
« *Hentschel, qui prend tout au sérieux, est furieux quand je lui annonce que, pour telle ou telle sortie, sa place sera prise par un autre. Furieux et surtout jaloux comme une fille*. »
Il est promu *Unteroffizier* en décembre 1941 puis *Feldwebel* très exactement un an plus tard. Récipiendaire de la *Deutsches Kreuz in Gold* en janvier 1943, il passe *Oberfeldwebel* en juin pour la 800e mission de guerre. Sa 1 000e, il l'accomplit le 12 août et le 9 octobre, il en est déjà à 1 200.
Quelques jours après avoir reçu les Glaives, Rudel le propose pour la *Ritterkreuz*, distinction qui lui est décernée le 9 décembre. Malheureusement, le 20 mars 1944, la chance légendaire de ce duo l'abandonne et Hentschel se noie dans le Dniestr en tentant d'échapper aux Soviétiques. Il comptait alors 1 490 missions de guerre et 7 victoires aériennes.
Il n'y eut que deux mitrailleurs à recevoir la *Ritterkreuz*, Erwin Hentschel et le Dr.med. Ernst Gadermann, et, comme par hasard, les deux ont fait équipe avec Hans-Ulrich Rudel !

Le *Generalfeldmarschall* Wolfram *Freiherr* von Richthofen, cousin du célèbre « Baron rouge », est l'homme qui a mis en partition la musique des *Stuka*. Commandant, à 44 ans, le VIII. *Fliegerkorps* dès la fin de 1939, il s'illustre lors de la percée des Ardennes, ce qui lui vaut d'être promu *General der Flieger*.
En février 1942, il est nommé *Generaloberst* et chef de la *Luftflotte* 4, poste qu'il cumule avec celui de commandant de la *Luftflotte* 2 en juin 1943.
Très malade, il quitte toutes ses fonctions en octobre 1944 et mourra en captivité en juillet 1945.
On le voit ici en Italie à l'été 1943.
Sur le front russe, il a développé la tactique de « l'essuie-glace » ou des « pompiers », consistant à optimiser l'intervention du VIII. *Fliegerkorps* et de ses avions d'assaut aux endroits et aux moments les plus opportuns.
(ECPA-D)

Le 15 janvier, le commandant du VIII. *Fliegerkorps*, le *General der Flieger* Wolfram *Freiherr* von Richthofen, se dérange en personne pour la lui remettre. Mais, il est aussi porteur d'une mauvaise nouvelle : Rudel doit quitter le front. Quelques jours plus tard arrivent les premiers Ju 87D-1 qui remplacent les braves vieux modèles R à bout de souffle.
En mars 1942, il profite d'une courte permission pour se marier, juste avant de prendre le commandement de l'*Ergängzungsgruppe* St.G. 2 à Graz-Thalerhof, un endroit qu'il connaît particulièrement bien !

Intermède dans le Caucase

Un jour de juin 1942, quand il apprend qu'un autre *Erg.Gr.* part sur le front de l'Est afin de terminer l'entraînement de ses pilotes, Rudel fait des pieds et des mains pour obtenir la même autorisation. On lui affecte le terrain de Sarabous, près de Simféropol en Crimée. Mais, la guerre se déroule à 500 km de là. Encore une fois, Rudel se démène et obtient du commandement local d'occuper l'aérodrome de Kertch. Cela ne convient toujours pas à Rudel qui finit par faire céder ses supérieurs hiérarchiques. Son unité est dirigée sur un aérodrome proche de Maïkop, au pied du Grand Caucase, tandis que les combats se déroulent autour du port de Touapse, distant d'une centaine de kilomètres.
Le 24 septembre 1942, Rudel fête sa 500e mission.
Le groupe part au fin fond du Caucase pour appuyer l'avance allemande en direction de Grozny, puis est rappelé de toute urgence dans le secteur de Touapse. Fin octobre 1942, Rudel accomplit sa 600e mission, ce qui lui vaut la visite du général Pflugbeil, commandant le IV. *Fliegerkorps*; une visite dont, finalement, Rudel se serait bien passé. Constatant que le teint

Junkers Ju 87D-1
Hauptmann Gustav Preßler
Kommandeur du III./St.G. 2
Karpovka (Russie), hiver 1942/43.

Junkers Ju 87G-2
Oberstleutnant Hans-Ulrich Rudel
Kommandeur du III./SG 2
Ferihegy (Hongrie) (?), septembre 1944.

© P-A. Tilley - 2004

de Rudel a viré au jaune, il lui ordonne d'aller faire soigner sa jaunisse. On ne désobéit pas à un général et Rudel se retrouve cloué sur un lit d'hôpital à Rostov. Il s'en évade... neuf jours plus tard !

Dans le chaudron de Stalingrad

Le 22 novembre 1942, il rejoint son escadre stationnée à Karpovka et prend le commandement de la 1./St.G. 2 qui peut s'enorgueillir d'être la seule escadrille de la Luftwaffe dont le *Kapitän* arbore un teint jaune coing.

La Luftwaffe est alors employée à plein temps dans la bataille de Stalingrad. Pour les *Stuka* la tâche n'est pas simple comme l'écrit Rudel : « *Nous devons lâcher nos bombes avec une précision mathématique, car quelques mètres plus loin, dans une autre cave, derrière un autre mur, se trouvent nos propres soldats.* »

Au début de l'encerclement, les Ju 87 opèrent depuis Pitomnik, terrain principal de Stalingrad. Le 23 novembre, les Soviétiques ont refermé leur piège sur la VI. *Armee* du général Paulus. Le 16 décembre, le général Hoth tente une percée depuis Salsk pour permettre, sinon l'évacuation de la poche, tout au moins son ravitaillement. Le I./St.G. 2 est transféré à Oblivskaïa pour appuyer cette tentative. Malgré les efforts des équipages, dont certains réalisent jusqu'à dix sorties par jour, la percée échoue à 30 km de la poche. Mais, pendant ce temps, une poussée soviétique sur la charnière de Bogoduchov, tenue par les Roumains, fait éclater le front. L'avance des Soviétiques vers l'ouest devient fulgurante.

Le 24 décembre, Oblivskaïa se trouve sous le menace des avant-gardes soviétiques qui atteignent la lisière du terrain. Les *Stuka* décollent et attaquent sans relâche. « *Jamais encore nous n'avons travaillé aussi fièvreusement* », écrit Rudel. Ils massacrent hommes, chevaux, canons, chars... La menace est écartée, enfin, presque... car un char a réussi à se faufiler au bord du terrain. « *Heureusement, il me reste une bombe; les dents serrées, je plonge et, d'un coup au but, j'attrape le char à quelques mètres de la piste centrale* ». Rudel a effectué dix-sept sorties ce jour-là.

Le groupe évacue Oblivskaïa, désormais trop exposé, et se replie à Morosovskaïa avant de gagner Chakhty.

Au cours d'une sortie avec l'*Oberleutnant* Niermann, Rudel aperçoit un LaGG-3 qui s'est collé dans le sillage de son ailier. Malgré les avertissements de Rudel, Niermann ne parvient pas à repérer le chasseur russe. Rudel décide alors d'intervenir : « *J'ai déjà fait demi-tour pour me placer derrière lui mais je crains fort d'arriver trop tard. Heureusement, le Russe tire mal, ce qui me donne un délai de quelques secondes – suffisant pour arriver dans son sillage et le descendre* ».

Le 2 février 1943, tout est consommé; la VI. *Armée* est anéantie à Stalingrad. Le groupe de Rudel est replié sur un terrain satellite de Stalino.

Le 10 février, Rudel effectue sa 1 000e mission et il est aussitôt mis au repos. Le 1er avril, il est promu au grade de *Hauptmann* avec prise de rang au 1er avril 1942 pour hauts faits de guerre. Le 14 du même mois, il est le 229e soldat de la Wehrmacht à se voir décerner les Feuilles de Chêne à la Croix de Chevalier de la Croix de fer.

Naissance du *Kanonenvogel*

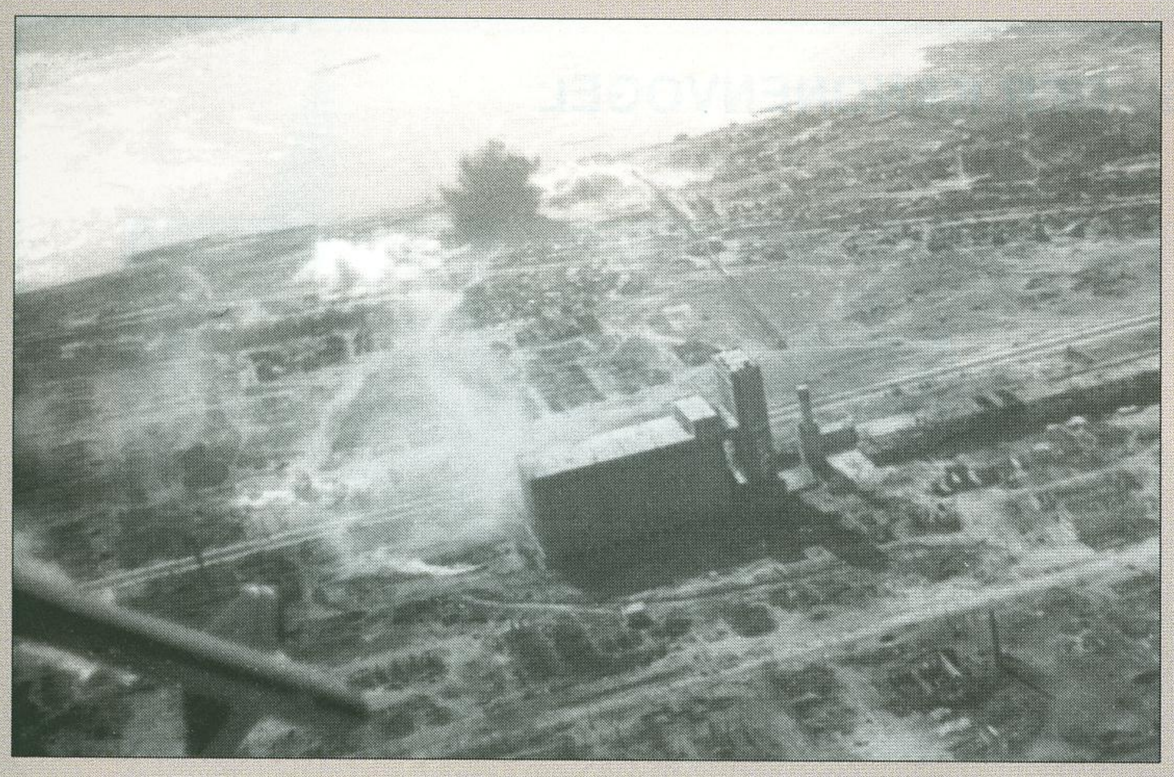
Après une longue permission il est envoyé à Briansk où il retrouve le *Major* Karl-Heinz Stepp, chargé de mettre au point une nouvelle arme anti-char. La 2./*Versuchskommando für Panzerbekämpfung* [2] est équipée de Ju 87D-3 armés de deux canons *Flak* 18 de 37 mm (voir encadré page 14) sous les ailes. La formule ne présente pas que des avantages comme le relate Rudel :

« *Du fait des deux canons accrochés sous les ailes, l'appareil, déjà peu rapide, devient encore plus lent et perd une bonne partie de sa maniabilité. Par-dessus le marché, ce poids supplémentaire accroît considérablement la vitesse*

La 1 000e de Rudel

Gorlovka, 10 février 1943 : la 1 000e mission de guerre de Rudel. Du Ju 87D-1 descend un Rudel radieux auquel un mécanicien tend une couronne de lauriers. Il est attendu par un ramoneur portant un cochon de lait, symboles de chance et de bonheur. Sur la combinaison de Rudel a été épinglée une étiquette portant les mots « *Hals- und Beinbruch* » (casse-toi le cou et les jambes), expression empruntée au monde du spectacle et popularisée dans l'aviation allemande par Manfred von Richthofen. À droite, Erwin Hentschel, le fidèle mitraileur. (ECPA-D)

[2] Commando expérimental pour la lutte anti-char.



Nach Stalingrad !
Septembre ou octobre 1942 : un silo sur les bords de la Volga est l'objet de l'attention des *Stuka*.
Le *Major* Paul-Werner Hozzel, *Kommodore* de la St.G. 2, se dirige vers son objectif à bord de son Ju 87D-1 immatriculé T6+AA (WNr. 2584).
(ECPA-D)

d'atterrissage. Le haut commandement nous demande, certes, de faire passer la puissance de feu avant les qualités aérodynamiques, mais tout a des limites : inutile de transformer le Stuka *en batterie volante si l'appareil, incapable de manœuvrer, doit s'écraser au sol ou éclater sous les coups de la DCA ennemie. La plupart des officiers et ingénieurs du* Kommando *sont nettement sceptiques; en ce qui me concerne, je ne partage pas leur pessimisme. Il est vrai qu'une attaque entreprise avec ces* Kanonenvögel *contre un détachement blindé russe se termine par un échec cuisant : nous perdons deux avions, tandis que les chars russes s'en tirent indemnes. Pourtant, je ne veux pas encore m'avouer vaincu, la suite des événements me donnera raison.* »

Début juin 1943, branle-bas de combat ! Les Soviétiques sont en train de mettre à mal la tête de pont du Kouban. Le *Kommando* est dissous et Rudel prend le commandement de la *Panzerjägerstaffel* St.G. 2 qui est expédiée sur le champ à Kertsch, en Crimée. Les premières sorties du Ju 87G sont loin d'être une réussite. La DCA soviétique est particulièrement féroce et les *Kanonenvögel* ne peuvent opérer qu'après le passage de Ju 87D chargés de neutraliser les batteries anti-aériennes. Mais c'est sur un autre terrain que l'appareil va faire ses preuves. Pour déborder les positions allemandes du Kouban, les Soviétiques utilisent des centaines d'embarcations diverses à travers un dense réseau de lagunes. En quelques jours, l'unité de Rudel contraint le commandement soviétique à arrêter les frais; Rudel a coulé à lui seul soixante-dix embarcartions.

Le temps des expérimentations est terminé. Rudel retrouve dans le courant du mois de juin le commandement de la 1./St.G. 2, également basée à Kertsch IV, mais il conserve sous sa coupe la *Panzerjägerstaffel*.

La chasse au char est ouverte

Le 4 juillet 1943, le I./St.G. 2 quitte la Crimée, direction Charkov, pour intervenir dans le secteur de Bielgorod dans le cadre de la prochaine opération de grande envergure baptisée « Zitadelle » – la réduction du saillant d'Orel.

Quelques jours plus tard, Rudel décolle à bord d'un Ju 87G-1 : « *Mon succès dépasse mes espoirs les plus extravagants. Dès ma première passe, quatre chars russes sautent sous les obus bien ajustés de mes canons. Le soir, je puis en inscrire douze à mon tableau de chasse.* »

Le 17 juillet naît la 10.(Pz)/St.G. 2 commandée par l'*Oberleutnant* Helmut Schübel, lui-même placé sous les ordres directs de Rudel, car, deux jours plus tard, ce dernier devient le nouveau *Kommandeur* du III./St.G. 2 en remplacement du *Major* Walter Krauß, tué lors d'un bombardement nocturne du terrain d'Orel-Ost le 17. Il est promu à titre temporaire; il ne le sera à titre définitif que le 22 fevrier 1944.

La bataille de Koursk tourne à la confusion de la Wehrmacht et bientôt les armées allemandes sont contraintes à battre en retraite. Après Stalingrad, c'est le second grand tournant de la campagne de Russie – ce sera le dernier, plus rien désormais n'arrêtera le « rouleau compresseur » soviétique.

La chance est, sans nul doute, la plus fidèle compagne de Rudel : « *Les combats les plus acharnés se déroulent autour de Kromy. Lors de ma première sortie dans cette région, alors que je m'apprête à attaquer un pont, j'ai la chance de faire coup double sans le faire exprès. Au moment où j'amorce mon piqué, le pont est désert; mais pendant que je dégringole à toute vitesse, un char russe s'y engage et fonce vers l'autre rive. Il est à peu près à mi-chemin quand ma bombe de 500 kg destinée au pont arrive exactement sur sa tourelle. Une explosion assourdissante, puis l'épave du char s'abîme dans la rivière, au milieu des poutrelles tordues du tablier et des blocs de maçonnerie dont, quelques instants plus tôt, se composait encore le pilier central* ».

Quelques jours plus tard, Rudel est atteint d'un coup direct de la DCA au moteur. L'avion est en flammes mais il réussit à le ramener au-dessus des lignes amies avant de se poser sur le ventre. Une heure plus tard, il repart en mission...

L'un des tout premiers *Kanonenvögel* transformés à partir de Ju 87D-3, probablement affecté au *Versuchskommando für Panzerbekämpfung* sur le front de l'Est au printemps 1943.
L'un des deux pilotes est un dénommé Hans Lesse, qui a volé avec Rudel.
(Collection J.V. Crow)

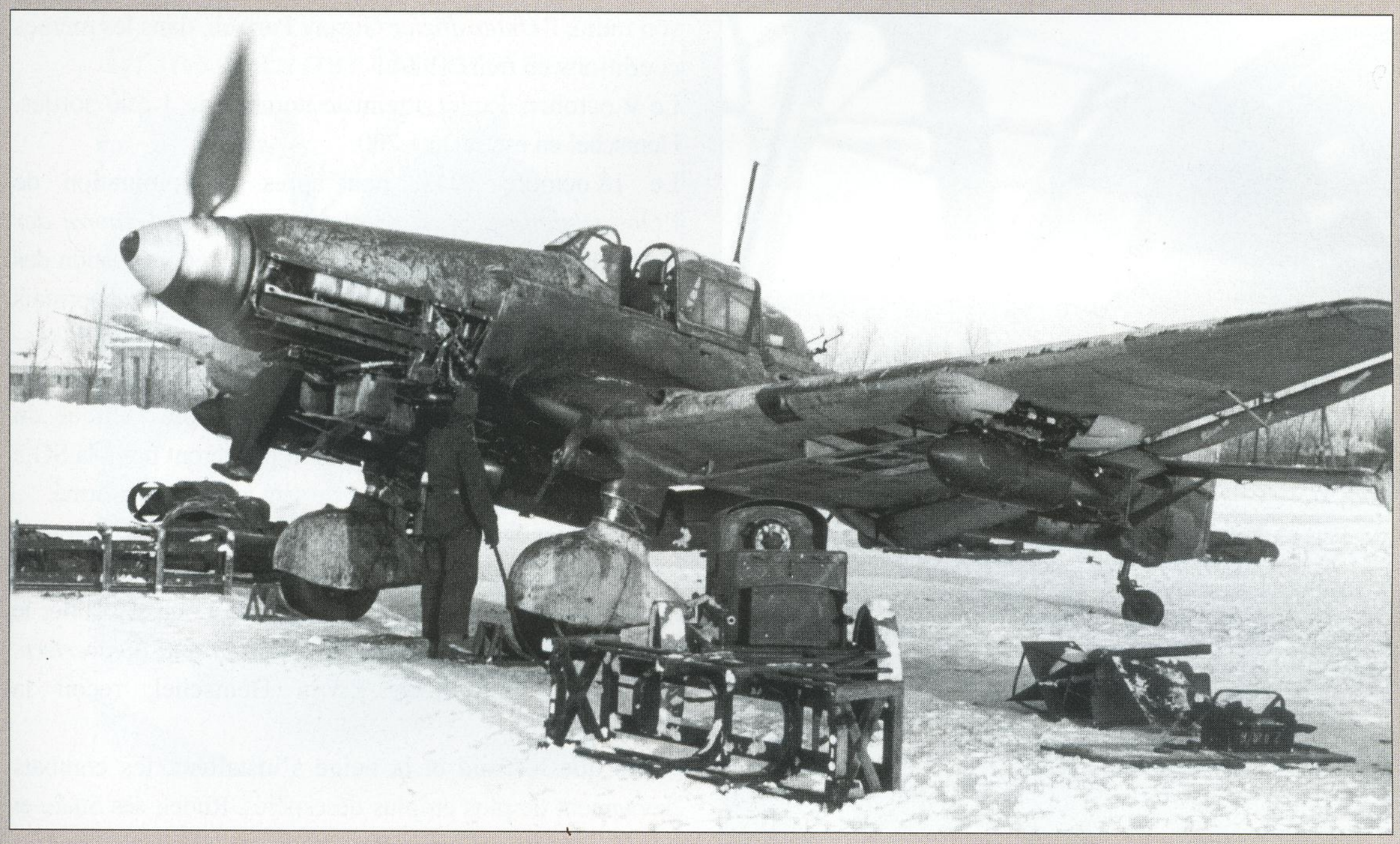
Ju 87G : DER KANONENVOGEL

En 1942, les unités de *Stuka* s'avèrent de moins en moins capables de faire face à la masse croissante des chars soviétiques. La bombe n'est plus un moyen approprié pour endiguer le flot des blindés de l'Armée rouge. En décembre 1942, au centre d'essai de Rechlin, une paire de canons de DCA Flak 18 de 37 mm est montée à titre expérimental sous les ailes d'un Junkers Ju 87D-1.
Cette association rend la plupart des pilotes et ingénieurs quelque peu dubitatifs. Ces armes sont lourdes (295 kg, hors carénage et connexions) et très encombrantes (le fût du canon mesure 3,63 m de long). La vitesse du Ju 87D, qui ne constitue déjà pas son point fort, chute brutalement et l'avion se maîtrise plus qu'il ne se pilote.
Certes, les obus (douze par arme) d'un poids de 405 g sont constitués d'un noyau de tungstène et ont un fort pouvoir pénétrant (95 mm de blindage sous un angle de 90° à 600 m de distance) grâce à une vitesse initiale de 1 170m/sec. La cadence de tir est lente, 160 coups/minute, mais toutefois suffisante pour tirer douze obus !
Les canons sont en principe harmonisés pour converger à une distance de 400 m et sont légèrement inclinés vers le haut de manière à ce que l'obus traverse la ligne de tir à environ 350 m. Certains grands as, comme Rudel, feront régler la convergence à une distance de 100 m.
L'évaluation opérationnelle n'est guère couronnée de succès et, sans l'insistance de pilotes comme Rudel, le projet aurait sans doute été abandonné. Le *Kanonenvogel* (oiseau-canon), comme il ne tarde pas à être surnommé, n'est pas un appareil à mettre entre toutes les mains. Sa lenteur le rend vulnérable à la DCA et il doit être accompagné par d'autres *Stuka* chargés de neutraliser les batteries anti-aériennes. Il exige une adresse hors du commun pour mettre un coup au but sur une cible aussi mouvante qu'un T-34. D'ailleurs les « as » sur Ju 87G seront rares.
Il est produit en deux versions : le Ju 87G-1, un modèle D-3 transformé, et le Ju 87G-2, un D-5 modifié sur la chaîne d'assemblage, dont 208 exemplaires sont construits, principalement à Brême-Lemwerder, jusqu'à ce que le Ju 87 disparaisse des programmes aéronautiques en octobre 1944.
Ces appareils sont affectés aux 10.(Pz) *Staffeln* des principales *Stukageschwader*, devenues entre-temps *Schlachtgeschwader :* SG 1, SG 2, SG 3 et SG 77. Les 10.(Pz)/ SG 1 et 10.(Pz)/SG 3 seront regroupées au sein d'un I./SG 9 en janvier 1945.

Tactiques de combat

Hans-Ulrich Rudel en sera tout naturellement le grand théoricien. Toutefois, il n'y a pas cinquante manières de détruire un char avec un avion-canon. Il faut le frapper là où il est le moins protégé. La procédure consiste à piquer en douceur jusqu'à quelques mètres du sol et attaquer par l'arrière. Rudel l'explique lui-même : « *Là se trouve le moteur qui, pour faciliter le refroidissement, n'est protégé que par une plaque assez mince. De plus, cette plaque est, pour la même raison, ajourée. Un obus pénétrant par l'arrière provoquera infailliblement une explostion, car, près du moteur, il y a forcément de l'essence. De même, les flancs constituent des cibles intéressantes, quoique mieux protégées, car c'est là que se trouvent en général les réserves de munitions et de carburant. Il n'y a donc que l'attaque frontale qui risque de ne pas donner de résultat.* »

Sur la photo de ce Ju 87G-2 de la 10.(Pz)/SG 2, l'armurier est en train de charger six obus. Les étuis étaient récupérés de l'autre côté sur un plateau qui forme une petite ailette. Les canons n'étaient pas symétriques et étaient chargés du même côté.
(Collection H. Obert)



L'hiver 42-43 est très rigoureux sur le front de l'Est et la préparation des appareils n'est pas une partie de plaisir pour les mécaniciens, souvent obligés de travailler à mains nues. Pour les équipages, cet hiver est synonyme de rareté et dangerosité des missions, fréquemment menées au travers du brouillard et des tempêtes de neige.
Un Ju 87D-1 du III./St.G. 2 dans la région de Poltava. (ECPA-D)

Mortel cache-cache

Comme le reste de l'armée allemande, le III./St.G. 2 amorce une lente retraite vers l'ouest, parfois entrecoupée de montées d'adrénaline. Le 31 juillet, le groupe s'installe près du village de Krasnovarskoïe. Deux ou trois jours plus tard, Rudel et ses pilotes décollent pour attaquer les avant-gardes russes à une quarantaine de kilomètres au nord-est. Mais, en passant au-dessus du village, il aperçoit des silhouettes qui lui paraissent suspectes. Il poursuit néanmoins sa mission, mais ses craintes augmentent en constatant qu'il n'a encore croisé aucun soldat allemand. Au retour, il descend à basse altitude : « *Pas de doute, ce sont des Russes, des T-34 exactement; ils sont arrêtés, les équipages sont descendus et, réunis en cercle, étudient une carte.* » Mais, le temps joue contre lui. Il lui faut rentrer à la base, faire préparer son *Kanonenvogel* et décoller : dix minutes que les Soviétiques mettent à profit pour s'éparpiller dans le village. Rudel leur donne la chasse dans les rues étroites, les T-34 jouent à cache-cache avec le Ju 87G. Il en liquide quatre, mais il doit revenir au terrain recharger ses armes. Pendant ce temps, son groupe se tient prêt à évacuer l'aérodrome en urgence. Rudel débusque deux nouveaux chars qu'il incendie, mais il en reste deux qui demeurent introuvables. Tant pis ! Il revient au terrain et donne le signal du décollage. Les Ju 87 se sont à peine regroupés à la verticale du village que les deux T-34 font leur apparition à la lisière de la piste qu'ils commencent à canonner. Les Ju 87 mettent le cap sur Pavlovka.

Bain forcé

Le 12 août 1943, Rudel affectue sa 1 300e mission de guerre, tandis que Hentschel célèbre sa 1 000e. Tout au long de l'été, les missions se succèdent à un rythme toujours soutenu, avec, parfois, quelques succès spectaculaires et parfois quelques revers mais la chance ne lâche toujours pas Rudel. Abattu par la DCA en zone ennemie dans la région de Dniepropetrovsk, lui et Hentschel sont recueillis par l'un de ses ailiers, le *Leutnant* Helmut Fickel – il n'aura pas affaire à un ingrat : Rudel le recueillera à son tour, en compagnie de

Le Junkers Ju 87D-1 du *Hauptmann* Gustav Preßler, *Kommandeur* du III./St.G. 2 d'octobre 1941 à mars 1943. On note le fini immaculé de l'appareil.
La lettre « D » sur le fuselage semble être verte Les unités de *Stuka* utilisaient fréquemment la couleur du groupe pour le quatrième caractère alphanumérique du code tactique. (ECPA-D)

Hans-Ulrich Rudel

son radio, l'*Unteroffizier* Gustav Partsch, dans les mêmes conditions en mars 1944 !

Le 9 octobre, Rudel atteint le nombre de 1 500 sorties, Hentschel en est, lui, à 1 200.

Le 18 octobre 1943, peu après la nomination de l'*Oberstleutnant* Ernst Kupfer au poste de *General der Schlachtflieger*, intervient une complète réorganisation des unités d'assaut et de *Stuka*. Les St.G. sont désormais dénommées SG – ainsi, le III./St.G. 2 devient le III./SG 2 – et l'accent est mis sur l'accélération du remplacement du Ju 87 par les versions spécifiques d'appui tactique du Fw 190. Cependant, les Fw 190F n'arriveront pas à la SG 2 avant juin 1944 et le III./SG 2 ne sera jamais transformé.

À la fin du mois d'octobre, Rudel détruit son 100e char et le 23 novembre, il en détruit sept en une seule sortie. Le 25 novembre, il est appelé à la Redoute du Loup, où Hitler le décore de la *Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwertern*. Son fidèle mitrailleur, Erwin Hentschel, reçoit la *Ritterkreuz*.

Alors que le froid et la neige s'installent, les combats deviennent de plus en plus désespérés. Rudel, ses *Stuka* et ses *Kanonenvögel* remportent toujours des succès mais ils n'ont aucune incidence sur le cours de la bataille.

Le 1er mars 1944, il est promu au grade de *Major*, avec prise de rang au 1er octobre 1942 pour bravoure exceptionnelle devant l'ennemi.

Quelques jours plus tard, au cours d'une mission à bord de son avion-canon, il se lance à la poursuite d'une formation d'Il-2 qui croise sa route. Bien que moins rapide qu'eux et bien que pourchasé par deux chasseurs soviétiques, il ouvre le feu à l'extrême limite de la portée de ses canons : « *Je regarde et je n'en crois pas mes yeux... mes obus arrivent juste à l'intersection des ailes et du fuselage, le* Gustav *se transforme en une immense boule de feu d'où s'échappe une pluie de débris* ». C'est la deuxième victoire aérienne de Rudel.

Le 20 mars, profitant du retour du beau temps, Rudel effectue sa huitième sortie de la journée contre le pont enjambant le Dniestr à Iampol. La formation du III./SG 2, qui est partie sans escorte, se fait intercepter par des chasseurs soviétiques. Malgré la désorganisation du dispositif, la plupart des *Stuka* lancent leur bombe de 500 kg, l'une d'elle faisant écrouler le tablier du pont. Rudel voit alors un Ju 87, lâchant de la fumée, couper sa ligne de vol et filer droit vers les lignes ennemies. Le pilote ne répondant pas à ses appels radio, Rudel décide d'aller le chercher dès que le gros de sa formation aura franchi les lignes amies. Il passe le commandement à l'*Oberleutnant* Stähler et fait demi-tour en compagnie de son *Adjutant*, l'*Oberleutnant* Fischer. Sa navigation est bonne et il finit par apercevoir la silhouette du Ju 87 posé dans un champ. Tandis que Fischer le couvre, Rudel atterrit pour faire monter à bord l'infortuné équipage – son septième sauvetage. Au moment où Rudel remet les gaz pour redécoller, une roue se plante dans le sol meuble. Le constat est immédiat : l'avion ne pourra pas repartir. Mais, déjà, des patrouilles russes se précipitent vers le *Stuka*. Il faut déguerpir et en vitesse. Rudel sait que le Dniestr n'est qu'à cinq ou six kilomètres; si les quatre hommes parviennent à le traverser, ils sont sauvés. La peur donnant des ailes, ils sèment leurs poursuivants pour se retrouver au bord d'une falaise surplombant le Dniestr qui

Dr.med. Ernst Gadermann

Dans l'armée allemande, les médecins militaires ont été peu nombreux à recevoir la *Ritterkreuz*. Dans la Luftwaffe, Ernst Gadermann fut le seul. Par un curieux hasard – mais est-ce vraiment le hasard ? – il a effectué la majorité de ses missions de guerre comme radio-mitrailleur de Hans-Ulrich Rudel.

Né en 1913 à Wuppertal, il passe son diplôme de médecin avant d'intégrer la Luftwaffe. Il est affecté au III./St.G. 2 peu après « Barbarossa ». Gadermann n'hésite pas alors à effectuer des missions comme radio-mitrailleur, notamment de temps à autre avec Rudel. Celui-ci le prend comme équipier attitré après la disparition tragique de Hentschel.

Il reçoit la *Ritterkreuz* le 19 août 1944 au terme de sa 600e mission de guerre. Il effectue sa dernière le 9 février 1945; Rudel et lui sont abattus près de Francfort-sur-Oder. Ce n'est que la cinquième fois, mais Rudel est grièvement blessé et Gadermann lui sauve la vie en garrottant l'artère fémorale. Il est ensuite muté comme observateur dans un poste de guet à Brunswick.

En queque 850 missions, il a revendiqué plusieurs victoires aériennes et participé à la destruction de 351 chars en compagnie de Rudel.

Ci-dessus et page opposée : Hans-Ulrich Rudel et Erwin Hentschel se préparent pour une nouvelle mission sur le front Est.
Les photos ont été prises au printemps 1943, avant la remise des Feuilles de chêne. (ECPA-D)

coule quelque quarante mètres plus bas. Se souvenant d'un jeu de son enfance, Rudel se laisse glisser le long d'un haut épineux dont l'épaisse végétation ralentit sa chute. Bientôt, les quatre hommes, mains et visage en sang et combinaison déchirée, se déshabillent et sautent dans le fleuve.

Il y a 600 mètres à traverser dans une eau à 3°, charriant des glaçons, qui coupe le souffle et paralyse les muscles. Hentschel, visiblement moins bon nageur, se fait distancer. Alors que ses trois autres compagnons ont réussi à atteindre la rive opposée, épuisé, il se laisse couler. « *Effondré sur la rive, je songe à mon pauvre Henstchel*, écrit Rudel dans son autobiographie. "Ich hatte einen Kameraden... »

Certes, ils sont maintenant du bon côté du fleuve, mais ils ne sont pas encore sauvés. Au bout d'une heure, ils tombent sur une patrouille russe qui les interpelle. Rudel s'échappe, les Russes tirent, il est blessé à l'épaule. Un kilomètre plus loin, une autre patrouille, alertée par les coups de feu, arrive dans sa direction. Il dévale une pente, arrive dans un champ et tombe d'épuisement. Il se camoufle comme il peut et décide de ne plus bouger. Les Russes le cherchent, mais mal et passent à côté de sa « cachette ». La nuit tombée, Rudel se remet en marche, avec peine, l'estomac vide, l'épaule douloureuse. Dans une ferme, des paysans moldaves lui offrent l'hospitalité. Il dort quelques heures et repart, sous la pluie, au milieu de la nuit. Enfin, il arrive à Floresti où il rencontre des soldats roumains : « – *Je suis le commandant Rudel. – Sans blague ? Drôle d'accoutrement pour un commandant ! Évidemment, je n'ai ni uniforme ni papiers, mais je sors de ma poche ma Croix de Chevalier et la leur montre.* »

Dix-sept en une journée

Le 23 mars, le III./SG 2 s'installe à Iasi. Les événements des jours derniers n'ont pas entamé la combativité de Rudel : « *Souvent, le ravitaillement du groupe en munitions et essence me paraît trop long; je prends le premier appareil disponible et, accompagné d'un volontaire, m'envole pour une mission suppémentaire. À mon retour, je trouve le groupe prêt à décoller, et je le ramène alors au combat.* »

Iasi n'est pas un endroit idyllique. Face à la marée soviétique

La 2 000e de Rudel

Le 1er juin 1944 à Husi (Roumanie), le *Major* Hans-Ulrich Rudel célèbre sa 2 000e mission de guerre.

Ci-contre, le départ du III./SG 2 avec l'avion de Rudel au premier plan.

Certaines dates inscrites sur le tableau du « décompte impressionant des missions du commandant Rudel » ne correspondant pas nécessairement aux dates officielles, une question de délai de transmission. (Collection J.V. Crow et H. Obert)

qui est en train de franchir le Dniestr, il n'y a pas de front constitué – rien jusqu'à Ploesti ! Iasi est au milieu d'un vaste *no man's land* et c'est justement pourquoi le haut commandement a décidé d'y installer Rudel et son groupe : pour faire barrage aux chars russes. Et ils vont avoir du travail !

Le 26 mars, les chars soviétiques s'avancent jusqu'à Bieltsy. Ils sont découverts par Rudel au cours de sa dernière mission du jour. Aussitôt, il donne le signal d'attaque. Il faut faire vite, le soleil est en train de se coucher.

« *Après avoir placé mes bombes, je pars à la chasse aux chars. Normalement, je n'en détruirais pas un seul avec mes canons de 20 mm, mais aujourd'hui, Ivan transporte des fûts d'essence – des cibles extrêmement intéressantes.* »

Comme à son habitude, Rudel se précipite au terrain, fait les pleins et repart. Quand il rentre dans la nuit, il a détruit 17 chars à lui seul sur la quarantaine de revendiqués par son groupe.

Un communiqué de l'OKL (haut commandement de la Luftwaffe) daté du 28 mars, signale que Rudel totalise 202 chars détruits et 1 800 missions de guerre.

Le 27 mars, en survolant le champ de bataille de la veille, il manque de se faire descendre par des P-39 soviétiques. Il leur échappe un peu par miracle et peut-être surtout parce que les pilotes soviétiques sont tombés à court de munitions (voire de carburant). À l'atterrissage, Rudel dénombre d'innombrables impacts de 20 mm et huit de 37 mm ! Son *Adjutant*, l'*Oberleutnant* Fischer est porté disparu, probablement abattu par les P-39.

Le 29 mars, il reçoit un télégramme de Göring :

« *Mon cher Rudel ! Vous, mon meilleur pilote d'assaut, avez été désigné aujourd'hui par le Führer pour recevoir la plus haute décoration. C'est avec une joie profonde que je vous félicite pour la remise des Diamants aux Feuilles de chêne de la Croix de Chevalier de la Croix de fer. Seuls les soldats dont les exploits entreront dans l'histoire du peuple allemand peuvent prétendre à cette décoration. Ce que vous avez réalisé, empli d'une pugnacité fanatique et porté par la dévotion à la camaraderie, en tant que pilote et commandant d'unité sur le front de l'Est, est réellement admirable. Personne ne pouvait être plus heureux que moi d'apprendre votre retour des lignes ennemies. Ma Luftwaffe est fière de vous compter dans ses rangs. Votre Göring.* »

Le lendemain, Rudel part pour Berchtesgaden où il évite d'extrême justesse l'interdiction de vol.

Junkers Ju 87G-2 (WNr. 494193)
Oberstleutnant Hans-Ulrich Rudel
Kommodore SG 2
Hongrie, fin 1944.

C'est sur cet avion que Rudel se fera descendre le 8 février 1945.

Le 22 septembre 1944, une directive de la *Luftflotte* 4 demande à ce que les avions engagés au-dessus de la Roumanie portent un chevron jaune de manière à les distinguer des appareils d'origine allemande pilotés par « l'ennemi ».
Cette marque est abandonnée le 7 mars 1945 et remplacée par une bande jaune autour du capot; le gouvernail est également peint en jaune.

© P-A. Tilley - 2004

Hans-Ulrich Rudel

Deux millième mission

Après un court séjour à Tiraspol, le 10 avril 1944 le III./SG 2 s'installe à Husi, à une centaine de kilomètres au sud-est de Iasi.

Quelques jours plus tard, sa section est attaquée par des LaGG-3 [?] dans la région de Tiraspol. Ses deux ailiers sont mis en flammes (ils regagneront leurs lignes) et lui-même éprouve les pires difficultés à se débarrasser d'un adversaire trop entreprenant. Au moment, où celui-ci s'apprête à donner le coup de grâce au *Stuka* désemparé et désarmé (les mitrailleuses de Gadermann se sont enrayées), il s'écrase tout seul au sol, peut-être victime d'un décrochage. C'est en tout cas la troisième victoire de Rudel.

Le 1er juin 1944, Rudel effectue sa 2 000e mission de guerre dans le secteur de Iasi. Göring le fait venir dans sa propriété près de Berchtesgaden pour lui remettre une décoration spécialement réalisée pour marquer cet exploit : la *Frontflugspange in Gold mit Brillanten* avec l'inscription « 2000 » au centre.

Au début d'août 1944, Rudel et ses *Stuka* sont mis à la disposition du VIII. *Fliegerkorps* et s'installent quelque temps à Cesis (Wenden en allemand) en Lettonie, soit exactement à l'autre extrémité du front. Les Soviétiques sont en train de percer le front de Courlande et les états-majors allemands s'agitent.

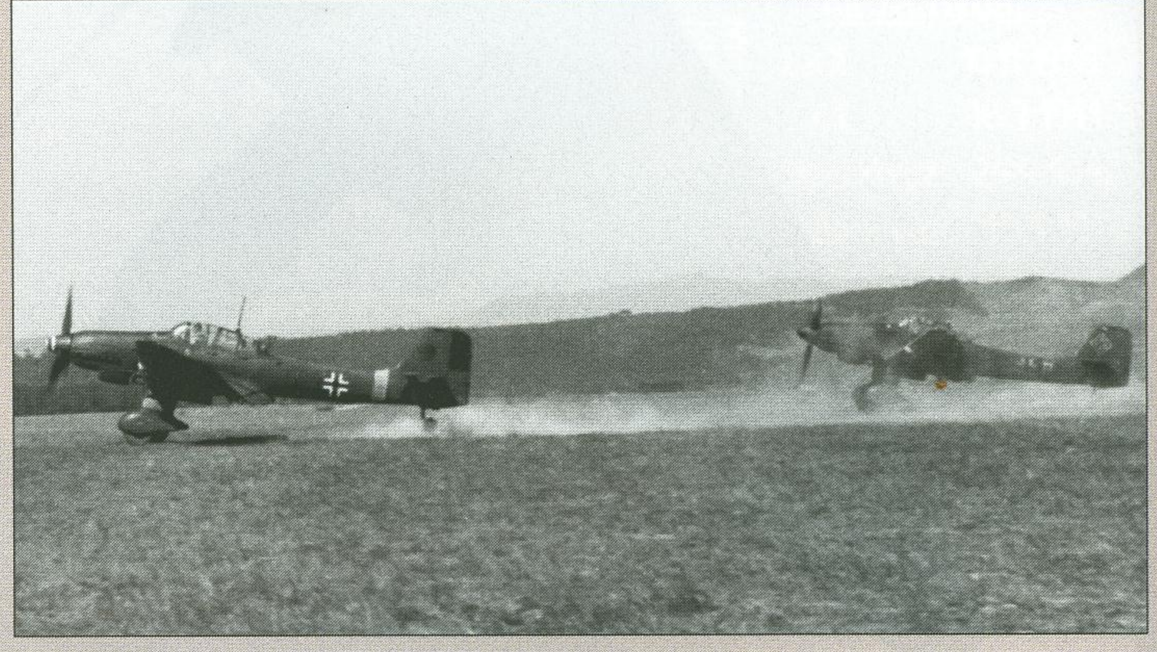
Le 19 août : « *À 2h30, coup de téléphone du maréchal Schörner en personne.* [...] *Pouvez-vous décoller tout de suite ? Quarante chars russes, accompagnés d'infanterie motorisée, ont percé la première ligne, notre contre-attaque ne pourra se déclencher que vers le soir.* »

Rudel lui explique qu'il ne peut attaquer des chars en pleine nuit et qu'il décollera dès l'aube. Mais à l'aube, le brouillard s'est levé et ce n'est que vers 9h00 que Rudel peut décoller à la tête de la 10.(Pz), accompagné par les Ju 87D armés de bombes de la 7. Les chars sont protégés par une DCA puissante. L'avion de Rudel est touché au moteur par un obus. Impossible de sauter, le sol est trop proche. Alors Rudel tente l'impensable atterrissage forcé. Le choc est terrible mais Gadermann et lui sont en vie. Cependant Rudel est blessé à une jambe. Par chance, il vole avec le médecin du groupe comme mitrailleur. Un camion qui a vu la chute de l'appareil recueille les deux aviateurs et les ramène à leur terrain.

Le bonheur, c'est simple comme un coup de fil

Le lendemain, le III./SG 2 est rappelé par le I. *Fliegerkorps*

Hauptmann Lothar Lau



Cette séquence montre le départ en mission, puis le retour, de l'équipage *Hauptmann* Lothar Lau (à gauche sur la photo en bas à droite) et l'*Oberstabarzt* Ernst Gadermann, depuis le terrain roumain de Tasnad, fin août 1944. Lau a succédé à Rudel à la tête du III./SG 2 depuis le début du mois et, le 25, la Roumanie a retourné les armes contre ses anciens alliés. Le III./SG 2 a saisi quelques Ju 87D de l'ancien *Grupul* 6 dont un exemplaire a servi de monture à l'équipage allemand ce jour-là. On note que les marques de nationalité roumaines ont été hâtivement effacées et que seules les *Balkenkreuze* ont été peintes sur l'avion. (ECPA-D)

Lothar Lau arrive à la St.G. 2 en mars 1940 pour prendre le commandement de la 8. *Staffel.* Il participe avec succès au désastre maritime britannique au large de la Crète en mai 1941. Il est décoré de la *Ritterkreuz* le 24 juin 1941 et devient TO de la *Geschwader* en juillet. Il coule un croiseur lourd devant le port de Cronstadt le 23 septembre, puis est transféré à l'arrière. Il revient au front pour remplacer Rudel à la tête du III./SG 2, le 1er août 1944. Abattu par la DCA soviétique le 22 janvier 1945 en Silésie, il est fait prisonnier avec son radio-mitrailleur. Lotah Lau sera libéré en 1950. Il totalise 310 missions de guerre.

Retour de mission de Hans-Ulrich Rudel à bord de son *Kanonvogel* immatriculé T6+AD, probablement en Roumanie en septembre 1944. Sur la photo du bas, le Fw 190F-8 porte des chevrons de *Kommodore* et pourrait être l'avion personnel de l'*Oberstleutnant* Hans-Karl Stepp.
On note que les deux Ju 87G-2 portent les chiffres « 16 » et « 17 » sur les carénages de roue. Il est vraisemblable que ces codes étaient appliqués dans l'ordre chronologique d'arrivée des avions à la 10.(Pz)/SG 2. Ces deux appareils, récupérés par le *Stab* III./SG 2 les ont néanmoins conservés.
(ECPA-D)

en Roumanie où la situation a pris une tournure catastrophique. Le groupe stationne à Buzau qui a le malheur de se trouver sur le passage des bombardiers soviétiques qui pilonnent les raffineries de Ploesti. Profitant de l'aubaine, les Russes ratissent le terrain très régulièrement.
Le 23 août, se produit un coup d'état en Roumanie. Le nouveau gouvernement souscrit à la capitulation sans conditions exigée par Moscou. Deux jours plus tard, il déclare la guerre à l'Allemagne.
Cette nouvelle, c'est la DCA roumaine qui va la faire connaître à Rudel. Peu après avoir décollé au petit matin du 26 août, son escadrille est prise à partie par la *flak* de leurs anciens alliés. Aussitôt posé, Rudel téléphone directement au commandant en chef de l'aviation roumaine dont il avait fait connaissance à Husi et avait remarqué qu'il portait plusieurs hautes distinctions allemandes.
« *...Cependant, il se garde bien de mentionner l'état de guerre entre son pays et le mien. Je lui réponds fort sèchement que je n'ai pas l'intention de me laisser faire; avant de repartir pour la mission suivante, je prendrai la précaution de lâcher quelques bombes sur la* flak *stationnée autour du terrain. Peut-être attaquerons-nous ensuite son quartier général; d'ailleurs, je connais bien les lieux, ce sera facile...*
« *Je vous en supplie, coupe-t-il, pour l'amour du ciel, ne faites pas ça.* [...] *Je vais vous faire une proposition : mes hommes vous ficheront la paix et les vôtres nous laisseront tranquilles.*
« *Ainsi, par un simple coup de téléphone, nous avons conclu une paix séparée qui sera d'ailleurs scrupuleusement respectée.* »

Kommodore de la SG 2

Le 1er septembre 1944, Rudel est promu au grade de lieutenant-colonel. Un mois plus tard, jour pour jour, il est promu *Kommodore* de la SG 2.
Entre-temps, son groupe a quitté la Roumanie pour s'installer à Szaszregen, dans le nord-est de la Hongrie, pour bloquer les colonnes blindées soviétiques traversant la Ruthénie. De retour de mission, Rudel est coiffé par des P-51 Mustang venus faire une incursion dans la région de Debrecen. Il

L'*Oberstleutnant* Karl-Hans Stepp, *Kommodore* de la SG 2 (à gauche), en compagnie de Rudel en Roumanie, en août 1944, peu de temps avant que ce dernier ne le remplace à la tête de la SG 2. (Collection J.V. Crow)

capote en bout de piste. Le pilote américain l'a aperçu en train de sauter hors de son épave en feu et revient à plusieurs reprises pour le mitrailler. Finalement, à court de munitions, le Mustang rejoint ses camarades et ils repartent comme ils sont venus.

Cependant, l'avance du « rouleau compresseur » soviétique est implacable. Les Russes percent à Szeged, à 150 km au sud-est de Budapest, contournant ainsi l'obstacle par le sud et contraignant la SG 2 à se replier sur Börgönd, à 50 km au sud-ouest de Budapest, non loin de la grande base de Vezprem située sur les bords du lac Balaton.

Lors d'une sortie sur Kecskemet, à bord de son Ju 87G escorté par quatre Fw 190F, Rudel découvre une importante formation de chars soviétiques. L'un des pilotes qui accompagnent Rudel comprend suffisamment le russe pour lui traduire la vive discussion qu'échangent les chefs de char et les Yak-9 qui les protègent : « *Ordres à tous les faucons rouges. Un* Stuka-*canon s'apprête à attaquer nos chars. C'est sûrement le salaud qui démolit les tanks. Que tous les faucons rouges se précipitent sur le* Stuka. *Seulement sur le* Stuka, *ne vous occupez pas des Focke-Wulf qui l'escortent.* » Pendant que les palabres se pousuivent et que les Fw 190 s'interposent, Rudel incendie un char. Un Yak se place dans son sillage, mais Rudel manœuvre habilement et le laisse passer devant. Il tire deux obus de 37 mm qui manquent leur cible, mais rendent les pilotes soviétiques nerveux et prudents. Ceux-ci se regroupent au-dessus de la ville pour discuter de la tactique à suivre. Rudel en profite pour détruire cinq chars et en endommager deux autres. Enfin, les Yak passent à l'attaque, mais les pilotes allemands parviennent à se dégager et à rompre le combat. « *Ils ne nous ont pas descendus, mais ils discutent toujours ferme* », conclut Rudel.

Le 17 novembre, Rudel détruit un type de char nouveau [3] près de Gyöngyös (70 km au nord-est de Budapest). Pour être en mesure de mieux le décrire dans son rapport, il effectue deux ou trois tours au-dessus de la carcasse, mais il est cueilli par le tir d'une mitrailleuse. Atteint à la cuisse gauche par un projectile de 13 mm, perdant son sang en abondance, il perd connaissance juste après avoir réussi à se poser dans ses lignes. Il ne reprend connaissance qu'à l'hôpital pour s'entendre dire qu'il doit observer six semaines de repos absolu. Rudel n'est évidemment pas de cet avis et, contre celui du médecin-chef, signe sa décharge et s'en retourne à son unité, la cuisse entourée d'un épais bandage de plâtre.

À peine rentré, il est à nouveau au tapis, trahi par le moteur de son Fw 190F. Il s'en sort, une fois de plus, sans mal.

[3] Probablement un IS-2

Devenu *Kommodore*, Rudel effectue un certain nombre de missions à bord de son Fw 190F-8, mais il a emporté avec lui son Ju 87G-2 qui porte également les chevrons de commandant d'escadre à la mode des chasseurs. (ECPA-D)

La plus haute decoration du Reich

Le 23 décembre, Rudel accomplit sa 2 400e mission de guerre. Il en profite pour porter le palmarès de sa guerre personnelle contre les chars soviétiques à 463.

Le 30 décembre, il est convoqué à Berlin. Le 1er janvier 1945, il est conduit au quartier général de Hitler, où celui-ci, en présence de Göring, Jodl, Keitl et Dönitz, lui décerne la plus haute décoration du III. Reich : *das Goldene Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes* – la Croix de Chevalier de la Croix de fer avec Feuilles de chêne en or, Glaives et Diamants. De tous les soldats de l'armée allemande, il en sera l'unique récipiendaire. En même temps, il apprend sa nomination au grade de colonel et son interdiction absolue de vol. Il proteste auprès de Hitler : « *Son regard se fait plus sérieux, un petit frémissement secoue son visage, puis il dit en souriant : Eh bien ! vous volerez encore !* »

Le 16 janvier, il se voit remettre la plus haute décoration militaire hongroise par le chef de l'état , une récompense qui n'a été accordée que sept fois auparavant et jamais encore à un étranger. L'après-midi, il remonte dans son Ju 87 et repart à la chasse au char dans les environs de Budapest.

Trois jours plus tard, la SG 2, moins le premier groupe, est transférée en Silésie, à Udetfeld (actuellement Mierzecice, en Pologne). À peine posé, Rudel fait refaire les pleins et part pour un vol de reconnaissance au-dessus de Czestochowa tenue par deux divisions blindées allemandes. Dans les rues de la ville, il aperçoit bien des chars, mais à sa grande surprise, ce sont des T-34. Les appareils de la SG 2 engagent alors une folle poursuite entre les pâtés de maisons. Rudel détruit trois tanks à lui seul, puis décide de remonter leur piste en se dirigeant vers l'est. Il en trouve d'autres en rase campagne, un terrain plus favorable pour les avions d'assaut. Huit chars sont en feu quand les Ju 87 rentrent à court de munitions dans le soleil couchant.

Cependant, l'interdiction de vol rattrappe Rudel au moment où il s'y attend le moins. Göring le convoque à Karinhall et lui explique que ce sont les ordres mêmes du Führer et que cette fois, il n'y aura aucune dérogation. « *Je suis comme foudroyé*, écrit Rudel dans ses mémoires. *Je prends congé et repars pour Klein-Eiche. En l'air, je recouvre peu à peu mes esprits. Je sais qu'il va me falloir désormais désobéir formellement.* »

La vie quotidienne à la SG 2 s'organise autour de l'interdiction de vol de son *Kommodore*. Ainsi, quand l'état-major téléphone alors que Rudel est en mision, l'officier de service répond qu'il est momentanément absent. Les chars qu'il détruit sont portés au palmarès général de l'escadre, comme tous ceux pour lesquels il n'a pas été possible de déterminer de manière formelle le responsable. Toutefois, ce genre de situation est assez rare et l'état-major commence à trouver pour le moins curieux que ce palmarès se soit mis à enfler brutalement depuis quelques semaines. Mais, Rudel est pris la main dans le sac : il rentre d'une mission sous les yeux d'un général venu rendre une visite à l'improviste. Malgré l'assurance que ce dernier ne dira rien, Rudel sait que la nouvelle s'est déjà propagée en haut lieu. D'ailleurs, il s'est, en quelque sorte, chargé lui-même de la propager, puisque, comme lui assène Göring qui l'a à nouveau convoqué à Karinhall, un communiqué de l'OKL mentionne la destruction de onze chars en une seule journée. Il est évident qu'un tel subterfuge n'abuse plus personne.

Réunion avant le départ en mission du *Stab* SG 2, avec en arrière-plan deux Fw 190F-8 portant sous l'aile gauche le chevron jaune imposé aux unités allemandes opérant en Hongrie.
(Collection H. Obert)

Rudel retourne à son unité avec la ferme intention de continuer à voler, malgé toutes les interdictions et les menaces de sanction.

Descendu !

À la fin de janvier 1945, le front de l'Est craque un peu partout et l'escadre de Rudel est réclamée à cor et à cri par tous les chefs d'armée. Disputée entre le maréchal Schörner, qui tient le front de l'Oder, et le *Reichsführer SS* Himmler, qui commande en Poméranie, la SG 2 éclate en deux groupes : le II./SG 2 s'envole pour Franfort-sur-l'Oder et le reste s'installe à Märkisch Friedland (actuellement Miroslawiec, en Pologne). Cependant, le 10 février, les deux groupes sont rassemblés à Fürstenwalde pour être engagés sur le font de l'Oder, où la poussée soviétique semble irrésistible.

Rudel est appelé par Speer, ministre de l'Armement, qui l'informe que le Führer l'a désigné pour organiser des attaques contre les barrages hydro-électriques alimentant en électricité les usines de l'Oural. Il s'agit selon toute vraisemblance du plan « Eisenhammer » mettant en œuvre les *Misteln* du II./KG 200 [4].

Toutefois, le 8 février 1945, le destin de Rudel va suivre un autre chemin. Des chars russes sont en train de traverser

[4] Voir *Opération Beethoven, la symphonie inachevée* du même auteur dans Aéro-Journal n° 8 (août-septembre 1999).

Également photographié en Hongrie, ce F-8 du *Stab* SG 2 porte une bombe de 250 kg accrochée au râtelier ventral.
(Collection H. Obert)

Rudel étudie la carte en compagnie du *Feldwebel* Bölling et de l'*Oberfeldwebel* Wendt. Hongrie, hiver 1944. (Collection J.V. Crow)

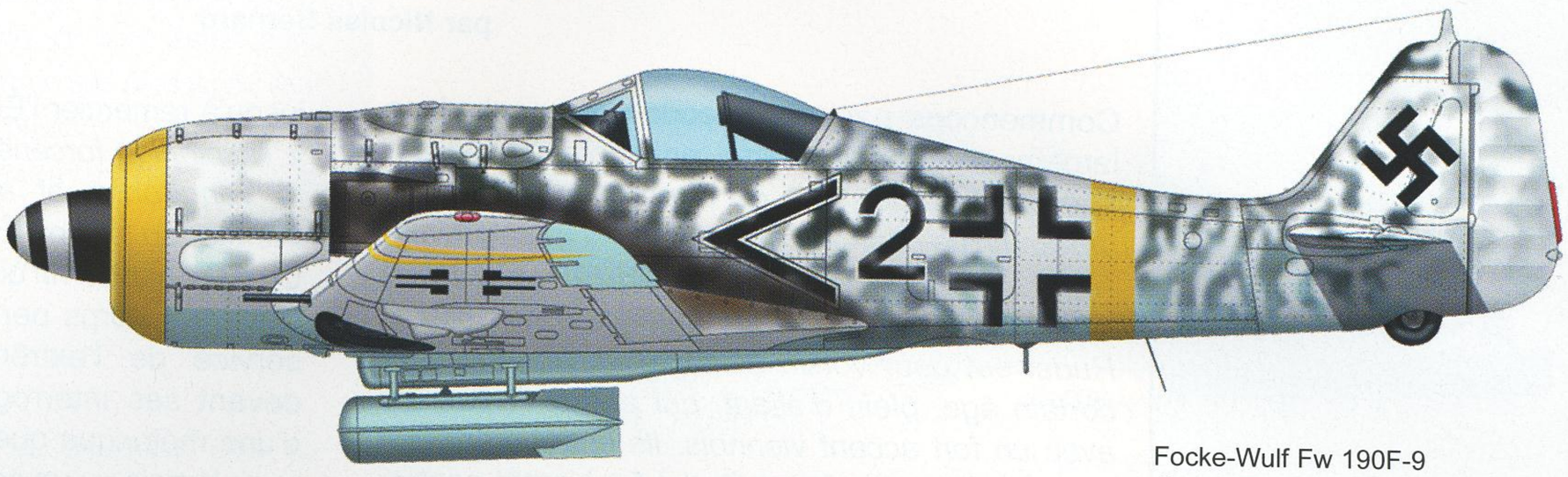
l'Oder à Lebus. La situation est d'une extrême gravité, car Berlin n'est plus qu'à 80 km. En quatre sorties, Rudel, pilotant son *Kanonenvogel* avec le Dr. Gadermann en place arrière, a déjà incendié douze chars. Il repère une potentielle treizième victime, probablement un IS-III : « *J'exécute plusieurs passes au-dessus d'un char Staline qui émet de la fumée mais ne se décide pas à flamber.* [...] *Le sang bat furieusement à mes tempes, je joue à cache-cache avec le sort, je le sais bien, mais il faut que je voie brûler ce char Staline ! Me voici de nouveau à 800 mètres, de nouveau je fonce sur le monstre de 60 tonnes. Il ne flambe toujours pas ! Je suis saisi d'une sorte de rage, il faut que je l'aie !* »
Bientôt, il ne lui reste plus qu'un seul obus – en tout cas c'est ce que Rudel raconte dans son autobiographie. Quoi qu'il en soit, prendre le risque de revenir dans le champ de la DCA dans l'espoir de faire sauter un IS-III avec un unique obus de 37 mm relève de la folie pure.
« *Et me voilà fonçant vers le sol de mes 800 mètres d'altitude. Toute ma pensée est concentrée sur ma manœuvre, je fais mes évolutions de protection, de tous côtés on tire sur moi. C'est le moment de redresser. Feu !... Il flambe !* »
Selon les communiqués officiels ultérieurs, il s'agit de sa 516e victime. Mais à force de faire la nique au destin, celui-ci finit par se venger. Coup sur coup, le Ju 87G est atteint par deux obus de 40 mm. La jambe droite de Rudel est à moitié déchiquetée. La douleur est intense, Rudel se vide de son sang et il commence à perdre conscience. Derrière lui, Gadermann guide l'atterrissage. Aussitôt posé, Gadermann lui prodigue les premiers soins et surtout lui évite d'être saigné à blanc. Recueilli par des troupes de la *Waffen-SS*, Rudel est transporté à leur QG à Seelow, près de Küstrin, où il est amputé en dessous du genou droit. Deux jours plus tard, Göring le fait transférer à l'hôpital installé sous le zoo de Berlin.

De retour au front

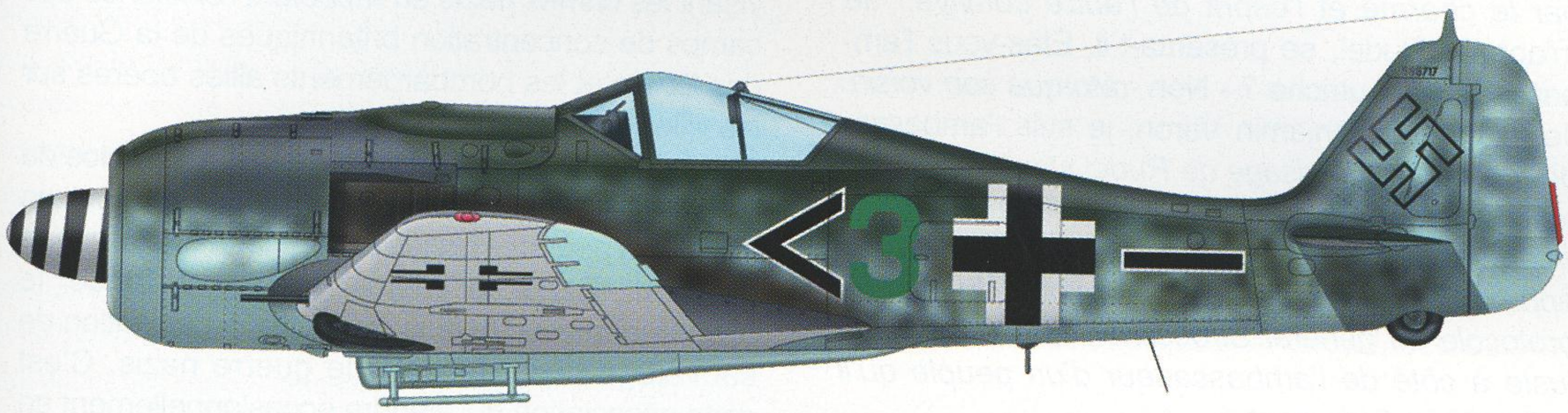
Le 31 mars, le *Hauptmann* Niermann, un correspondant de guerre titulaire de la *Ritterkreuz*, vient le chercher. Après s'être présenté à Hitler, comme le veut le protocole, Rudel décolle avec son nouveau mitrailleur pour se rendre à Kummer-am-See, dans les Sudètes (Mimon de nos jours).
Malgré son handicap, Rudel pilote sans trop de soucis : « *Je n'ai pas encore de prothèse ni aucun moyen auxiliaire pour agir à droite. En conséquence, je tire avec mon pied gauche au lieu de pousser avec le droit et j'obtiens l'effet désiré.* »
Comme le II./JG 6 partage le terrain, Rudel se fait offrir l'un de ses Fw 190D-9 [5] sur lequel il effectue quelques vols d'entraînement. Il est peu probable qu'il ait effectué des missions de guerre à bord.
Basé à Klecany, le III./SG 2 se fait étriller par la chasse US lors d'une attaque en règle de son terrain le 16 avril, perdant 24 appareils détruits et plusieurs autres endommagés.
Par deux fois à quelques jours d'intervalle, Rudel est convoqué au bunker d'Hitler qui veut lui confier toutes les escadrilles de chasse à réaction pour protéger une ambitieuse manœuvre sur les arrières alliés. Après une ultime tentative de répondre à une nouvelle convocation du Führer, qui s'achève près de Rechlin, l'atterrissage à Berlin ayant été rendu impossible par les combats de rue dans la capitale, Rudel n'en entendra plus jamais parler.
La fin est désormais proche. Malgré les derniers succès de Rudel et de son *Kanonenvogel* qu'il pilote jusqu'au dernier jour – son compteur « officiel » restera bloqué à 519 – l'issue est devenue inéluctable. Le 7 mai, Rudel apprend la nouvelle de la capitulation.
Le *Stab*, le II./SG 2 et la 10.(Pz)/SG 2 se trouvent sur le terrain de Mimon-Hradcany (dans l'actuelle République tchèque), le I./SG 2 à Graz (Autriche) et le III./SG 2 à Milovice (République tchèque).
Mais Rudel ne veut pas se rendre aux Russes. Il organise le départ d'une colonne qui marche vers l'ouest, tandis que lui-

Ci-contre : debout, le *Leutnant* Anton Korol (RK 12.03.45), *Kapitän* 10.(Pz)/SG 2; à gauche, l'*Oberleutnant* Wilhelm Stähler (RK-EL 28.03.45), *Kapitän* 8./SG 2; à droite, l'*Oberstabsarzt* Ernst Gadermann. Hongrie, fin 1944. (ECPA-D)

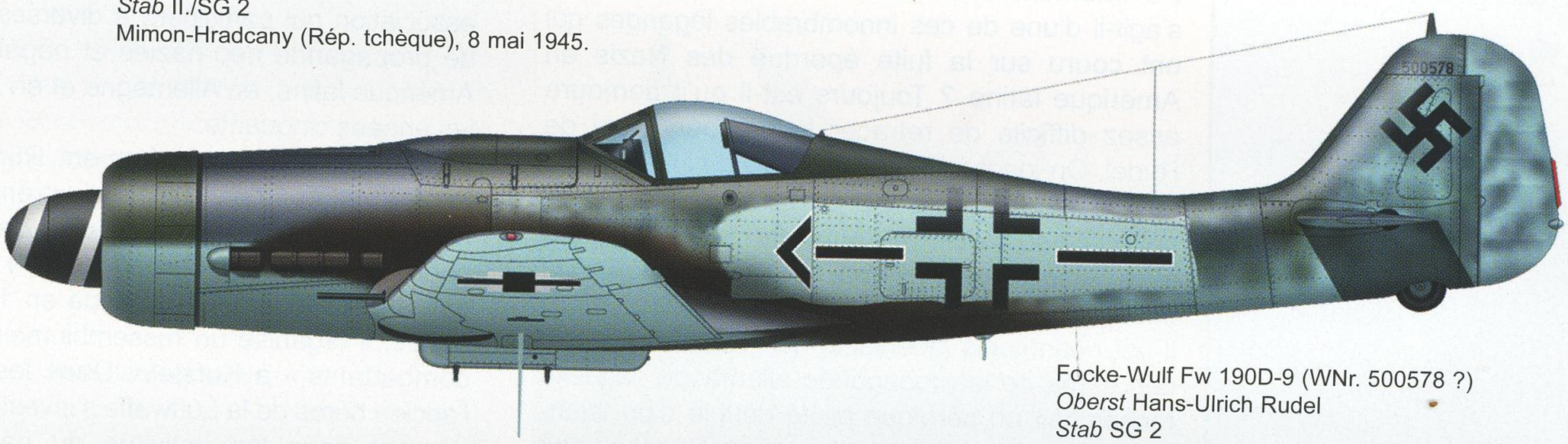
[5] WNr. 500578 d'après les informations aimablement communiquées par Eric Larger.



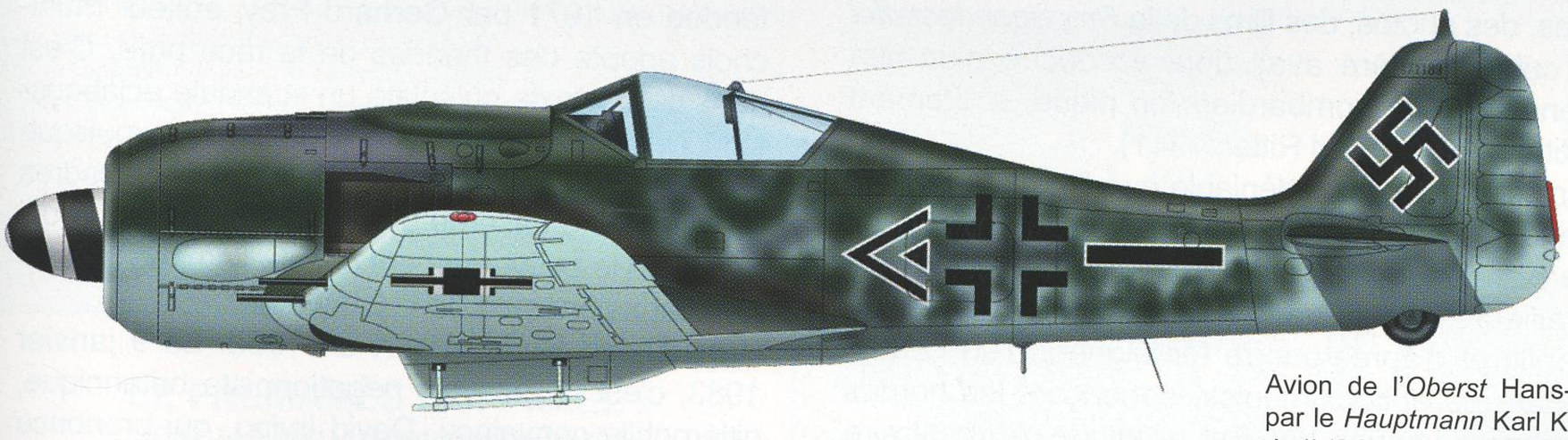
Focke-Wulf Fw 190F-9
Stab SG 2
Hongrie, fin 1944.



Focke-Wulf Fw 190F-8 (WNr. 588717)
Stab II./SG 2
Mimon-Hradcany (Rép. tchèque), 8 mai 1945.

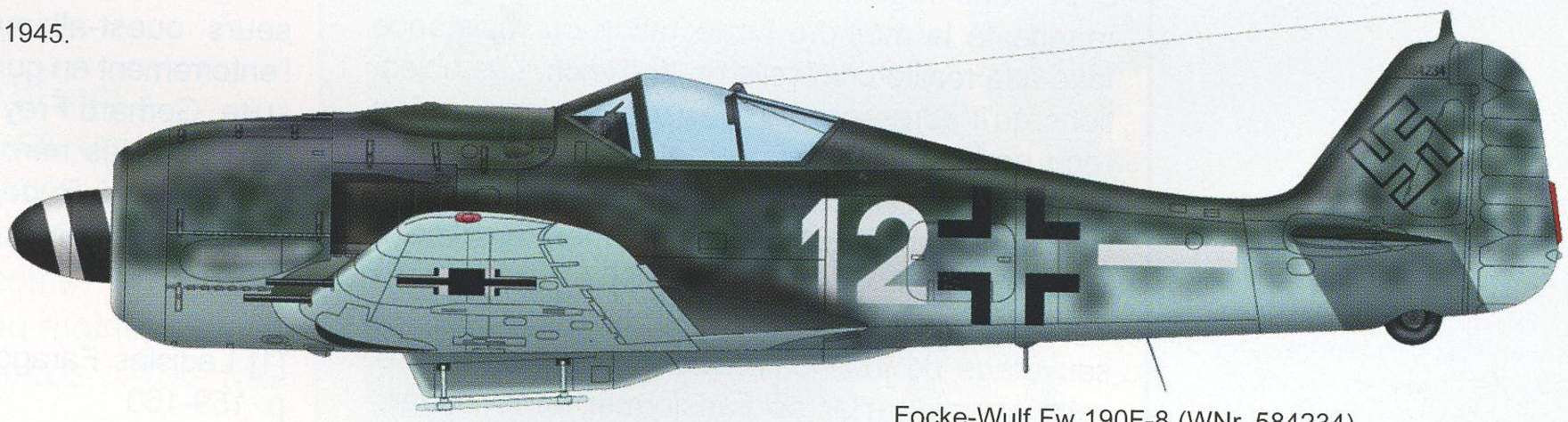


Focke-Wulf Fw 190D-9 (WNr. 500578 ?)
Oberst Hans-Ulrich Rudel
Stab SG 2
Mimon-Hradcany (Rep. tchèque), avril 1945.



Focke-Wulf Fw 190A-8 (WNr. 171189)
Stab SG 2
Kitzingen (Allemagne), 8 mai 1945.

Avion de l'*Oberst* Hans-Ulrich Rudel, piloté par le *Hauptmann* Karl Kennel, *Kommandeur* du II./SG 2 pour la circonstance.



Focke-Wulf Fw 190F-8 (WNr. 584234)
4./SG 2
Kitzingen (Allemagne), 8 mai 1945.

© P-A. Tilley - 2004

Hans-Ulrich Rudel

RUDEL ET LE NAZISME

par Nicolas Bernard

Commençons par une anecdote prenant place largement après la guerre, anecdote relatée par Ladislas Farago [1] : « *Au cours d'une réception diplomatique donnée par le président* [paraguayen] *Alfredo Stroessner, qui s'était acquis la réputation d'être le meilleur allié sud-américain des Nazis, Rudel eut pour voisin de table un homme d'un certain âge, plein d'allant, qui parlait l'allemand avec un fort accent viennois. Ils entamèrent une conversation animée et Rudel fut bientôt captivé par le charme et l'esprit de l'autre convive. "*Je m'appelle Rudel, se présenta-t-il. Êtes-vous l'ambassadeur d'Autriche ? - Non, *rétorqua son voisin*. Je m'appelle Benjamin Varon, je suis l'ambassadeur d'Israël.*" Le visage de Rudel s'assombrit, ses yeux lancèrent des éclairs. Puis il se dressa brusquement et sortit de la pièce, sans avoir apparemment apprécié l'humour subtil du chef du protocole du général Stroessner, qui l'avait placé juste à côté de l'ambassadeur d'un peuple qu'il haïssait viscéralement.* »

L'événement décrit a-t-il réellement eu lieu où s'agit-il d'une de ces innombrables légendes qui ont couru sur la fuite éperdue des Nazis en Amérique latine ? Toujours est-il qu'il demeure assez difficile de retracer le parcours nazi de Rudel. On ignore s'il était membre du NSDAP. Il a néanmoins fait partie d'une arme spécifiquement nationale-socialiste, la Luftwaffe, davantage par passion sans doute que par adhésion politique à la doctrine hitlérienne.

Il est néanmoins indéniable que Rudel a été l'un des héros de la propagande allemande, laquelle recherchait un héroïque pilote doublé d'un talentueux tueur de chars. La légende de Rudel ne naît pas de la parution de *Pilote de Stuka*, mais des articles, des photos, des films de la *Propagandastaffel* – cette dernière avait déjà accouché d'un film consacré aux bombardiers en piqué, sobrement intitulé *Stukas* (Karl Ritter, 1941).

Il n'est pas moins indéniable que Rudel partageait certaines valeurs défendues par le nazisme. On ne l'a pas vu venir en aide aux Juifs – il ne s'en est d'ailleurs jamais vanté. Ses discours de fin de conflit et d'après-guerre témoignent d'un certain fanatisme anticommuniste dénonçant les hordes barbares venues de l'Est asiatique. Au contraire d'un Hans-Joachim Marseille, Rudel n'a jamais manifesté la moindre protestation ou résistance face à la réalité criminelle du III[e] Reich. Les objections qu'il adressera à Hitler, qui l'a plusieurs fois reçu personnellement, seront d'ordre exclusivement militaire. Notons au passage que l'intégrisme de Rudel était tel qu'il avait totalement absorbé la haine anti-religieuse que le NSDAP portait aux Églises : au vu du rôle joué par le Vatican dans le sauvetage de fort nombreux criminels de guerre, cette aversion allait se transformer en reconnaissance revendiquée. Dans un discours prononcé à Kufstein en 1970, le pilote allemand ira même jusqu'à remercier l'Église pour avoir mis en échec « *l'aspiration forcenée des vainqueurs déments à la vengeance et au châtiment* » (cf. Ladislas Farago, *op. cit.*, p. 156-160).

Ce n'est à dire vrai qu'après la guerre que Rudel se lancera à corps perdu dans l'arène politique, au service de l'extrême-droite allemande. Déjà, devant ses interrogateurs occidentaux, il usait d'une rhétorique quelque peu négationniste, niant avoir jamais vu un camp de concentration et relativisant les crimes nazis en rappelant l'existence des camps de concentration britanniques de la Guerre des Boers et les bombardements alliés opérés sur les villes allemandes [2].

À la fin des années 40, Rudel se met au service du dictateur argentin et pro-nazi Juan Peron, tout en travaillant pour des filiales allemandes en Amérique du Sud. Dans le même temps, il fonde la *Kameradenwerk*, la plus puissante organisation de sauvetage des criminels de guerre nazis. C'est cette association qui viendra occasionnellement en aide à Adolf Eichmann. C'est également cette association qui participera à diverses campagnes de propagande néo-nazies et négationnistes en Amérique latine, en Allemagne et en Autriche, dès les années cinquante.

En Allemagne fédérale justement, Rudel participe à la formation d'un parti d'extrême-droite, le *Deutsche Reichspartei*,à la suite de l'interdiction constitutionnelle du *Sozialistischen Reichspartei* par la Cour fédérale allemande en 1953. Chaque année, il organise un rassemblement « d'anciens combattants » à Kufstein. Dans les années 70, l'ancien héros de la Luftwaffe s'investit plus profondément dans les activités du parti *Deutsche Volksunion* (DVU), autre association néo-nazie fondée en 1971 par Gerhard Frey, éditeur munichois adepte des théories de la race pure. C'est dans ce contexte qu'éclate un scandale éclaboussant certains officiers de la Bundeswehr, puisque en 1976 Rudel participe à une réunion de cadres au sein d'une caserne de l'armée fédérale, ce qui poussera le gouvernement ouest-allemand à destituer deux généraux de la Luftwaffe.

Hans-Ulrich Rudel meurt en 1982. Le 9 janvier 1983, c'est un écrivain négationniste britannique, hitlérophile convaincu, David Irving, qui prononce l'éloge funèbre. Tout aussi dérangeant, deux chasseurs ouest-allemands survoleront le lieu de l'enterrement en guise de dernier hommage. Par la suite, Gerhard Frey créera une décoration particulière pour les héros du néo-nazisme allemand : l'*Ehrenbund Rudel*, l'ordre Rudel. Même mort, Rudel servait encore de légende au nazisme.

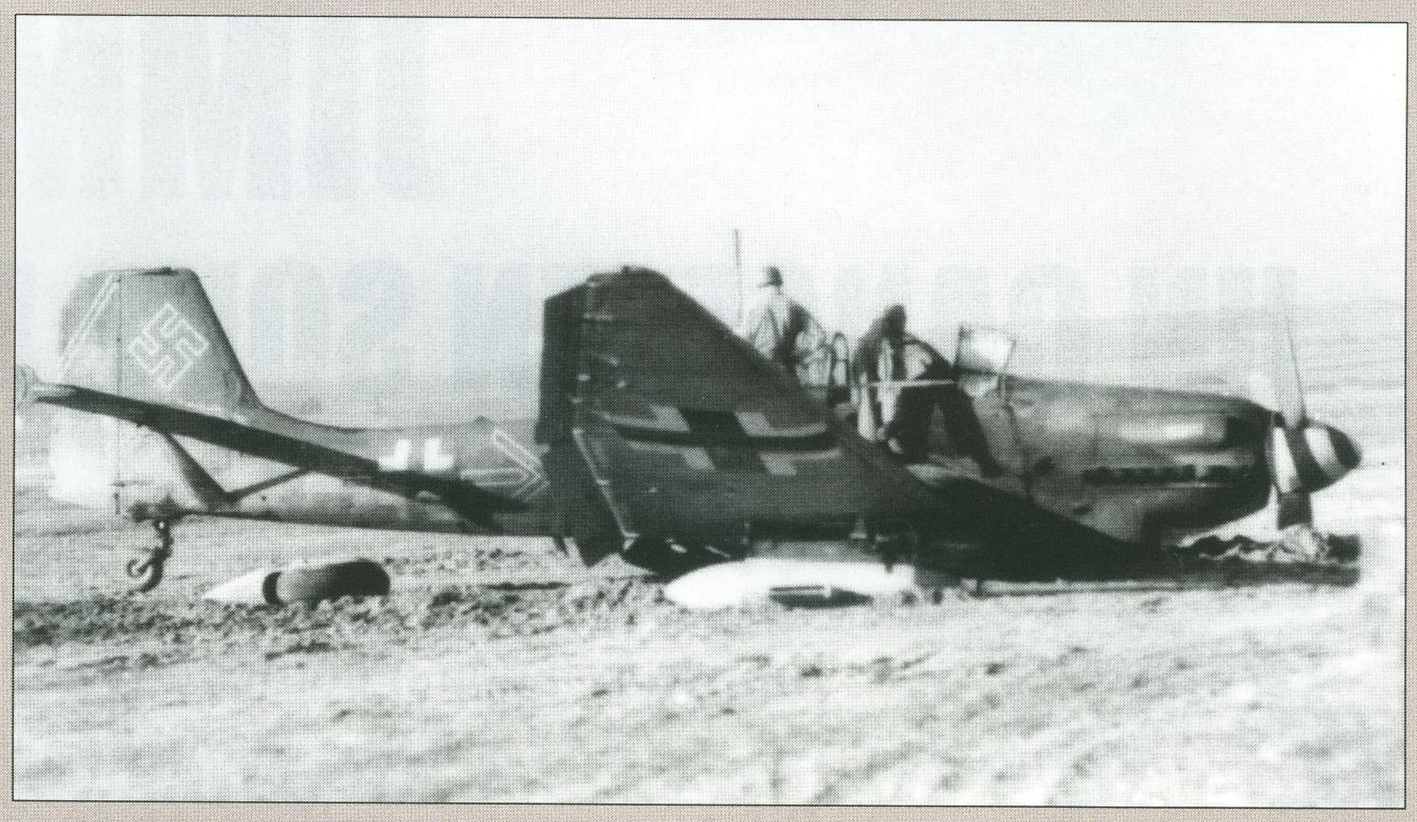
[1] Ladislas Farago, *Le IV[e] Reich*, Balland, 1975, p. 159-160.

[2] H.-U. Rudel, *Stuka Pilot*, Noontide Press, California, 1990, p. 226.

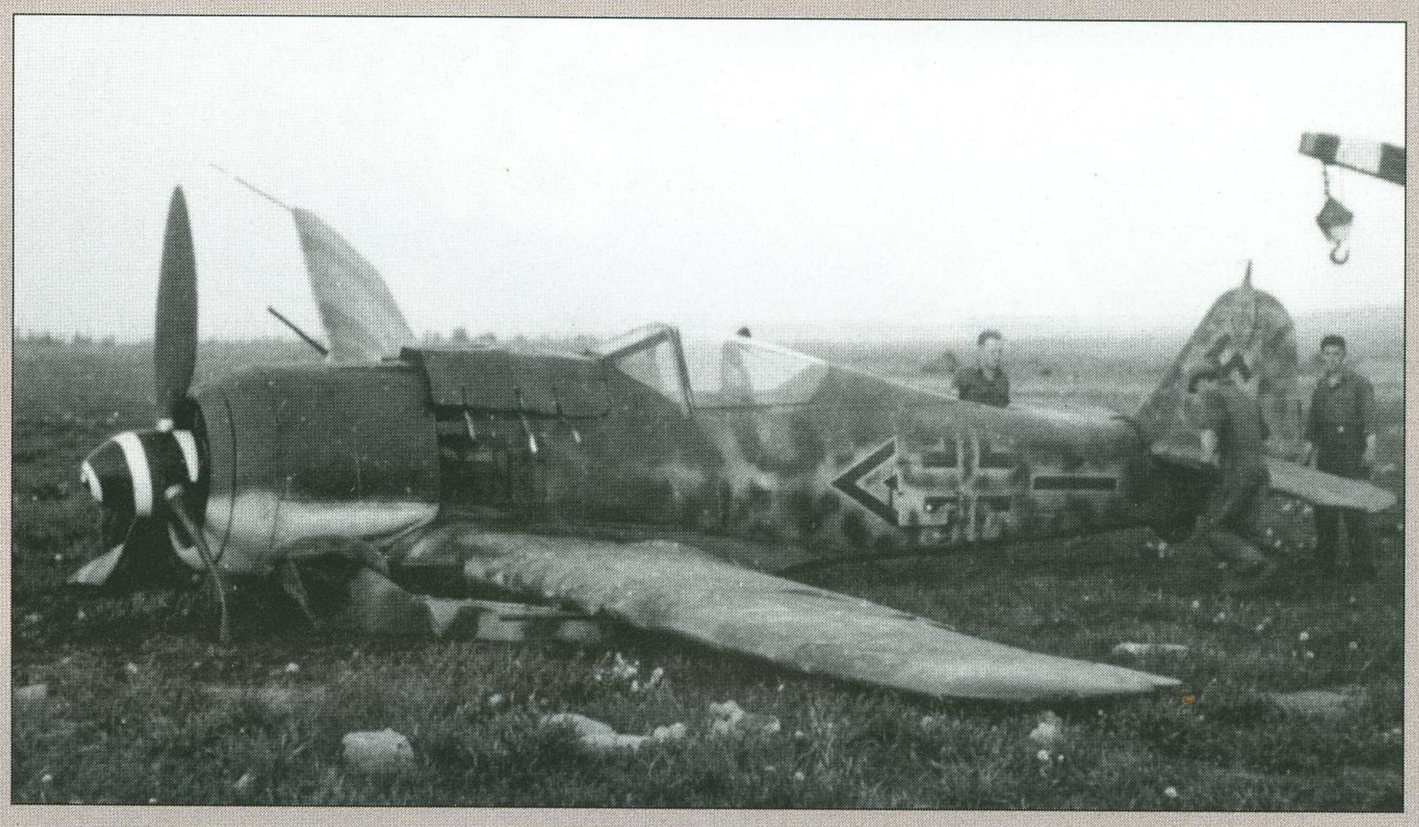
même monte à bord de son Ju 87G-2 et décolle à la tête d'une formation de sept appareils (trois Ju 87 et quatre Fw 190) – tout ce qui reste de ce qui fut la fringante SG 2. Le petit groupe se pose à Kitzingen, en zone américaine, tous les avions, sauf un qui a embarqué une passagère, sont volontairement « vautrés » par leur pilote.
La reddition de la SG 2 à Kitzingen ayant fait l'objet de deux articles complets dans Aéro-Journal, n° 4 (décembre 1998) et n° 13 (juin 2000), nous n'avons pas souhaité nous étendre sur ce sujet.

Il y a une vie après les *Stuka*

Curieusement, à l'inverse de ce qu'ils feront pour de nombreuses unités, les Américains ne rendent pas Rudel aux Russes comme ils auraient dû le faire, Rudel ne s'étant battu que sur le front de l'Est. Encore sa chance proverbiale... Après avoir été interrogé, il est « prêté » aux Anglais comme il le dit lui-même. Il rencontre Douglas Bader, puis, après avoir subi d'autres interrogatoires, il est renvoyé à Carentan. Les Américains le transfèrent dans un hôpital militaire en Allemagne où on lui pose une prothèse.
Il est libéré en avril 1946.
Au début des années cinquante, il s'installe en Argentine où il écrit son autobiographie *Trotzdem* (traduite en français sous le titre plus évocateur de *Pilote de stukas*), grimpe au sommet des Andes et devient l'ami du dictateur Juan Peron. Il monte une affaire d'import-export avec l'Allemagne, se remarie avec une jeune femme de 28 ans plus jeune que lui et revient s'établir en Allemagne.
Hans-Ulrich Rudel décède à Rosenheim le 18 décembre 1982, dans sa 67e année.



Pour nos amis lecteurs qui ne se seraient pas procuré les n° 4 et 13 d'Aéro-Journal, voici deux des photos prises après la reddition de la SG 2 à Kitzingen, le 8 mai 1945.
Ci-dessus : le Ju 87G-2 (WNr. 494110) piloté par Rudel, avec le *Hauptmann* Niermann en place arrière. On note les chevrons de *Kommodore* et les deux barres blanches obliques sur le gouvernail, typiques des Ju 87 la SG 2.
Ci-dessous : le Fw 190A-8 (WNr. 171189) piloté par le *Major* Karl Kennel, *Kommandeur* du II./SG 2. Vu les chevrons, cet appareil était probablement à l'origine celui de Rudel.
Photos : collection J.V. Crow.



Ci-contre :
Kitzingen, 8 mai 1945.
Rudel, bardé de toutes ses décorations, dont la fameuse *Goldene Eichenlaub* autour du cou, vient de se rendre aux Américains.
À gauche, encore sur le perron, le *Major* Karl Kennel, *Kommandeur* du II./SG 2, et à droite, le *Hauptmann* Kurt Lau.
(Collection J.V. Crow)

Petite bibliographie

Cet article a été rédigé avec l'aide principale de deux ouvrages : *Pllote de Stukas* (titre allemand : *Trotzdem*), une autobiographie qui existe en plusieurs éditions (notamment en français dans la collection « J'ai lu leur aventure »), et *Suka-Oberst Hans-Ulrich Rudel* de Günther Just, paru chez Motorbuch Verlag en 1975.
On ne saurait oublier *Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe* (Band II) d'Ernst Obermaier (Verlag Dieter Hoffmann, 1976) et *Das waren die deutschen Stuka-Asse* de Georg Brütting (Motorbuch Verlag, 1976).

LE PALMARÈS « OFFICIEL » DE HANS-ULRICH RUDEL

Nombre de missions : 2 530 (env.)
Navires coulés : un cuirassé, un croiseur, un destroyer, 70 embarcations
Victoires aériennes : 7 (dont 2 Il-2)
Chars détruits : 519 (au moins)
Véhicules détruits : 800 (au moins)
Batteries d'artillerie détruites : 150 (au moins)
Nombre d'atterrissages forcés du fait de l'ennemi : 30

JIMMY WHALEN
UN CANADIEN SOUS LE CIEL BIRMAN

Jimmy Whalen a combattu en Angleterre, à Ceylan et en Birmanie, avec la même hargne et la même réussite. Pilote exceptionnellement doué, s'il n'avait pas été prématurément abattu et tué par la DCA, il serait devenu l'un des plus grands as canadiens de la Seconde Guerre mondiale.

Bill Whalen

James Henry Whalen dit « Jimmy » est né à Vancouver, Canada, le 23 avril 1920. Il suit normalement sa scolarité qu'il termine par l'obtention de son bac en juin 1938 et entre à l'université de Colombie britannique. En parallèle à ses études, il s'intéresse à l'aviation et à la guerre aérienne et dévore tout livre qui traite des as de la Première Guerre mondiale et des avions de l'époque. En 1937, il s'engage dans les cadets de l'armée avec les *Seaforth Highlanders* dans le but d'acquérir une expérience militaire pendant ses moments libres, mais son véritable rêve est de devenir pilote militaire. La guerre éclate en 1939 et en 1940, la RCAF met sur pied son programme de formation des cadets de l'Air dans le cadre d'une expansion sans précédent. La chance sourit à Jimmy, car c'est à Vancouver qu'est créée la première unité des cadets de l'Air. Il est muté à cette nouvelle unité et du fait de son expérience militaire, il est nommé à la tête de l'escadron. Ayant le profil type du candidat pour devenir pilote avec son statut d'universitaire et de cadet, il s'engage dans la RCAF en juin 1940.

Un pont trop loin

Jimmy devient l'un des premiers élèves-pilotes du *Commonwealth Air Training Plan* et suit son entraînement initial à Ottawa où il est breveté en janvier 1941. Dans la foulée, il reçoit ses galons de *Pilot Officer* mais sa promotion est annulée peu de temps plus tard, après avoir été surpris à faire des acrobaties sous un pont; il est passé sous ce dernier une première fois et a fait un looping pour y passer une nouvelle fois. Malheureusement pour Jimmy, ses exploits ont été vus par un témoin qui a rapporté le matricule de son Harvard à la base. La sanction, immédiate, tombe alors comme un couperet. En mars 1941, il part pour la Grande-Bretagne pour rejoindre le N° 2 AACU à Gosport et en juin il passe au N° 57 OTU de Wrewham au Pays de Galles, où il commence à caresser son rêve en volant pour la première fois sur Spitfire. Motivé et doué, il est bien noté par ses instructeurs qui le considèrent comme un pilote au-dessus de la moyenne.

Jusqu'alors, Jimmy a été épargné par les souffrances de la guerre, même si trois de ses camarades de promotion ont été tués lors d'accidents au Canada. Le 26 juin 1941, deux de ses meilleurs amis, le *Pilot Officer* Milmine et *Sergeant* Womack, se tuent en entrant en collision lors d'un combat aérien simulé. Le 7 juillet, Jimmy perd un autre ami, le *Sergeant* Goldberg, dans une autre collision aérienne. La série noire continue et le 20 juillet, deux jours avant la fin du stage, il perd ses deux ailiers, les *Sergeants* Kempling et Beaton qui se percutent au cours d'une séance d'entraînement au vol en formation. En un an, Jimmy aura vu huit de ses camarades perdre la vie dans des accidents, alors que les combats n'ont même pas été engagés. Cela le laissera un peu amer, car, à la suite de la dernière collision, il écrira dans son carnet de vol: « *Beaton et Kempling tués alors qu'ils volaient en formation avec moi. C'est un beau gâchis.* » Jimmy quitte le N° 57 OTU deux jours plus tard avec les galons de *Pilot Officer* qu'il a finalement retrouvés.

Face à la Luftwaffe

Le 1er août 1941, Jimmy est muté au N° 129 (Mysore) *Squadron* qui vole sur Spitfire I et II à Leaconfield. Cet escadron n'a été recréé que quelques semaines plus tôt. Jimmy entre dans le vif de l'action dès le lendemain en effectuant sa première mission de guerre au cours de laquelle le *Pilot Officer* Cunliffe remporte la première victoire de l'unité, un Ju 88. Le 28 août, l'escadron change de base et se retrouve à West Hampnett dans le Sussex pour relever le N° 610 *Squadron*. Là, les pilotes touchent des Spitfire V, plus performants. Les vols se succèdent et Jimmy a la chance d'être bien

Jimmy Whalen rentre de mission à Colombo (Ceylan) en juin 1942.
Au fond, son Hurricane Mk. IIb BG827 du N° 30 *Squadron*. (RCAF)

Jimmy Whalen

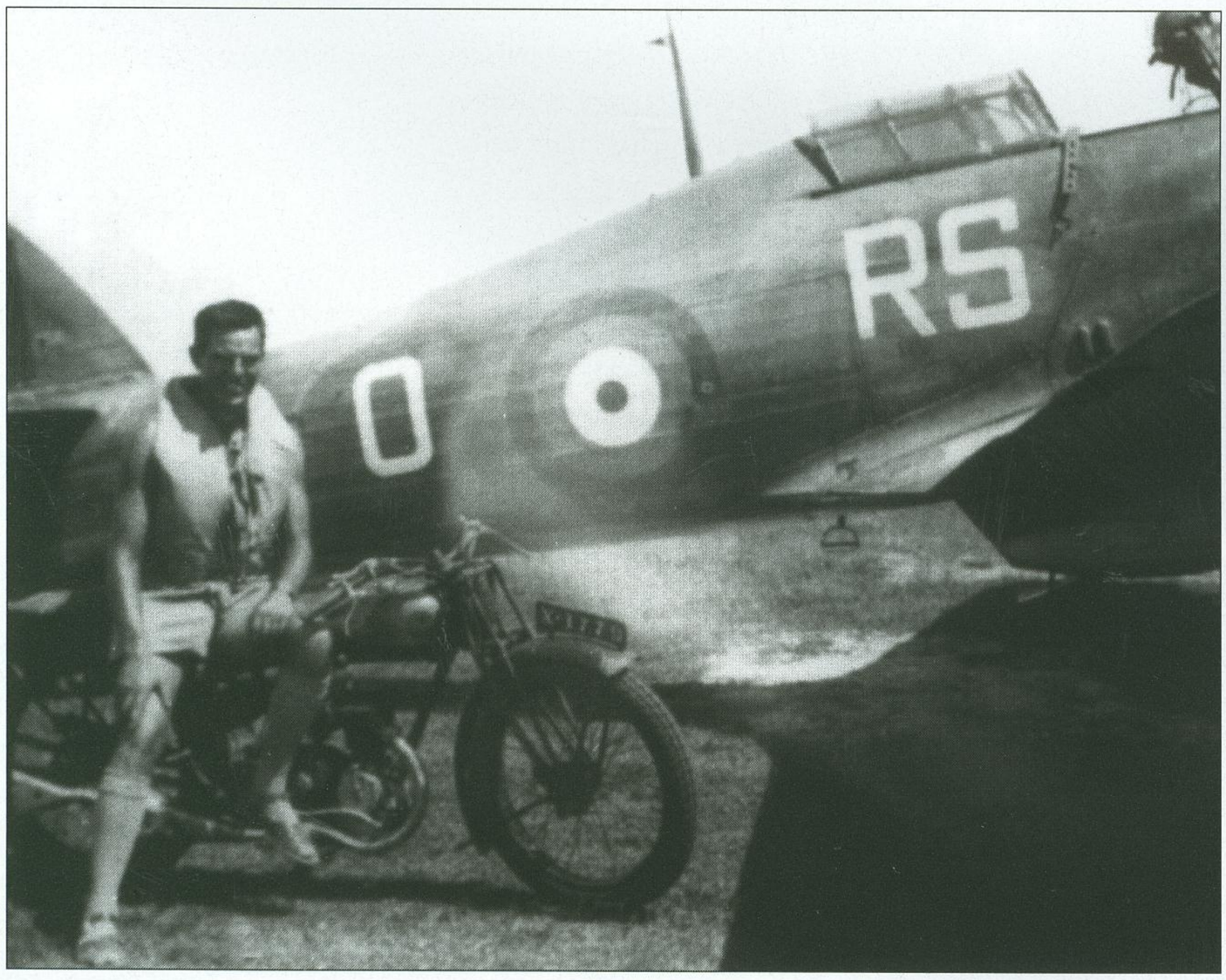
Le *Pilot Officer* Jimmy Whalen et le *Flight Sergeant* Ray Sherk à Tangmere, en septembre 1941.
(Famille Whalen)

encadré par des pilotes plus chevronnés dont beaucoup ont participé à la bataille d'Angleterre et cela va compter.

Le 17 septembre 1941, le N° 129 *Squadron* décolle pour un raid sur Fruges en France. Ils rencontrent une formation de 109 et un combat tournoyant s'engage. Concentré sur ce combat, il commet une erreur de néophyte : il oublie de regarder sa jauge d'essence et doit rompre le combat. Il effectue un atterrissage forcé sur la côte anglaise. Quatre jours plus tard, il part en mission pour un *sweep* sur Gosnay dans le Pas-de-Calais. L'escadron rencontre une importante formation de chasseurs ennemis. Dans le combat qui s'ensuit, le commandant de l'unité, le *Squadron Leader* Armitage, et son ami Lloyd McDonald sont tous les deux abattus, Armitage étant fait prisonnier. Jimmy venge son ami au cours de ce combat et revendique un 109 détruit et un autre endommagé. Quelques jours plus tard, il grave cet événement sur pellicule en posant devant son Spitfire en compagnie de son camarade Ray Sherk qu'il connaît depuis l'OTU. En écrivant à sa famille, Jimmy donne des détails de son combat :

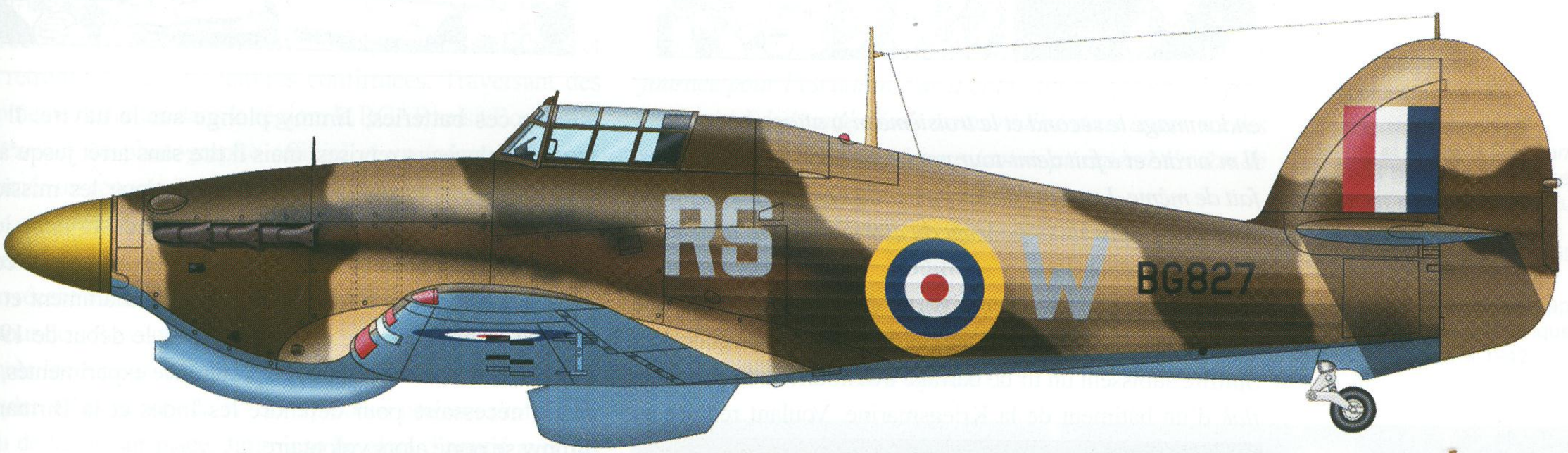
« *Je dirigeais la section verte quand j'ai vu un ME 109F prêt à attaquer mon n° 2. J'ai viré pour me retrouver derrière lui et je l'ai abattu, mais j'ai perdu le contact avec notre unité. Je m'apprêtais à me diriger vers la Grande-Bretagne quand j'ai vu un escadron au-dessus volant 10 à 20 miles dans le ciel français. J'ignorais qui ils étaient, donc je me suis rapproché d'eux. Quand je fus assez prêt j'ai reconnu des 109 qui étaient entre 12 et 15. J'ai attaqué et abattu le premier Fritz. J'ai raté le suivant et endommagé le troisième qui a dû s'écraser. Je m'apprêtais à tirer sur un quatrième quand je suis tombé à court de munitions. La seule chose que je pouvais voir était les Fritz volant autour de moi. J'ai pris un cap vers l'Angleterre et volé aussi vite que possible et tentant tout ce que je pouvais pour éloigner les Fritz loin de moi. C'était mon premier combat et hier j'ai connu mon second* [1]. *Nous étions en mission et venions juste de passer les côtes françaises quand plus de 90 ME109 nous sont tombés dessus. Il y a eu quelques échanges de tir infructueux et je me suis retrouvé séparé, avec mon n° 2, du reste de l'escadron; j'ai préféré prendre le chemin du retour tout en continuant à me battre. Quatre 109 nous ont coiffés au-dessus de la Manche, deux d'entre eux s'occupant chacun de nous, mais les miens ont pris le cap vers la France. J'ai perdu mon n° 2 et quand j'ai pris le cap vers la base, j'ai vu trois 109 qui attaquaient un Spitfire endommagé. Je les ai attaqués à mon tour, abattu le premier,*

Le *Pilot Officer* Don Geffene et ses deux montures préférées. Don était un Américain qui avait servi dans l'un des fameux *Eagle Squadrons* en Grande-Bretagne. Il fut tué le 5 avril 1942.
(Famille Whalen)

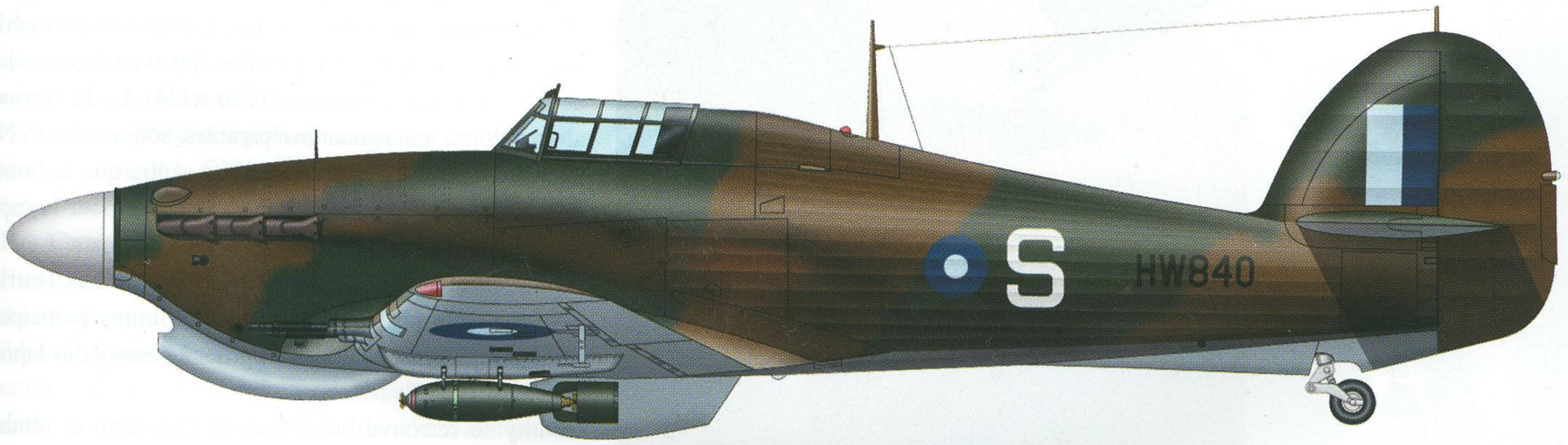


[1] En fait, pour Jimmy Whalen ces combats ont eu lieu le 17 et 21 septembre respectivement.

Supermarine Spitfire Mk. V
Pilot Officer Jimmy Whalen
N° 129 *Squadron*
Tangmere, septembre 1941.



Hawker Hurricane Mk. IIB (BG827)
Pilot Officer Jimmy Whalen
N° 30 *Squadron*
Colombo (Ceylan), juin 1942.



Hawker Hurricane Mk. IIC (HW840)
Flying Officer Jimmy Whalen
N° 34 *Squadron*
Palel (Indes), avril 1944.

© P-A. Tilley - 2004

Deux extraits de la BD inspirée des exploits de Jimmy Whalen. On notera que le héros s'appelle tout simplement Jim Whelan !

endommagé le second et le troisième m'a attaqué à son tour. Il m'a raté et a fait demi-tour pour retourner à sa base et j'ai fait de même. Le pilote du Spitfire endommagé m'a dit par la suite que j'étais un ange venu du ciel quand il m'a vu venir lui porter secours. »

Le 20 octobre, il fait encore partie du dispositif lors d'une attaque sur Le Havre et Dieppe et se fait remarquer. Les Spitfire subissent un tir de barrage très nourri de la part de la *flak* d'un bâtiment de la Kriegsmarine. Voulant réduire au silence ces batteries, Jimmy plonge sur le navire. Il est touché à plusieurs reprises, mais il tire sans arrêt jusqu'à ce que les pièces de *flak* se taisent. Il continue les missions jusqu'en décembre, sans histoires, quand survient le 7 décembre qui va changer le cours de sa vie. À partir de cette date, le Pacifique et l'Asie du Sud-Est s'enflamment et les troupes alliées sont vite bousculées. Dès le début de 1942, l'envoi de nouveaux pilotes, de préférence expérimentés, est rendu nécessaire pour défendre les Indes et la Birmanie. Jimmy se porte alors volontaire.

Le *Flight Sergeant* Grant Bishop, ailier de Jimmy, devant le BG827 de son leader, décoré d'un prénom et d'un insigne personnel. Colombo, juin 1942. (Famille Whalen)

Contre le Soleil Levant

Le 3 janvier 1942, Jimmy vole à bord d'un DC-3 comme copilote en direction des Indes. Il s'arrête à Port-Soudan le 6 février où il effectue des vols de familiarisation sur Hurricane IIB et Kittyhawk. Pour lui, il ne gagne pas au change et trouve que les performances sont nettement moins impressionnantes. À Port Soudan, il rencontre un Américain engagé dans la RAF, Don Geffene, qui avait déjà servi avec le N° 71 « Eagle » *Squadron* (voir AJ24). Le 22 février, les deux pilotes, maintenant inséparables, sont mutés au N° 30 *Squadron*; le 27 février l'escadron embarque hommes et matériel sur l'HMS *Indomitable* et partent pour la capitale de Ceylan, Colombo, où ils arrivent le 6 mars. Le N° 30 *Squadron* prend ses quartiers à Ratmalana. Les Hurricane sont remontés juste à temps pour que Jimmy participe aux combats qui permettent de s'opposer à l'assaut des Japonais, le 5 avril 1942 [2].

Jimmy se retrouve au-dessus de Colombo et rétablit à 15 000 pieds pour commencer sa patrouille. Cela ne prend que quelques minutes pour qu'il puisse apercevoir une formation de « Val » volant vers 18 000 pieds. Jimmy prend de l'altitude pour passer au-dessus d'eux puis plonge vers les Japonais, tout en tirant avec toutes ses

[2] Voir AJ35 pour plus de détails sur les intentions des Japonais.

mitrailleuses. Au cours de cette première passe, il abat deux bombardiers et traverse leur dispositif. Rétablissant, il analyse de nouveau la situation et juge qu'il est encore trop en dessous des Japonais qui n'ont d'ailleurs toujours pas bronché. Il décide donc de recommencer. Il grimpe encore une fois et plonge de nouveau, les armes crachant tout ce qu'elles peuvent. Un autre « Val » s'abat en flammes. Son action n'est cependant pas passée inaperçue de l'escorte et des « Zero » se retrouvent vite dans sa queue. Jimmy a de la peine à se dégager de ses poursuivants. Alors qu'il s'attend à être descendu, surgit de nulle part le *Flight Lieutenant* Bob Davidson, un autre Canadien de Vancouver servant avec lui au sein du N° 30 *Squadron*; Davidson abat un des « Zero ». Surpris par cette attaque, les autres chasseurs japonais abandonnent le combat et lâchent leur proie qui s'annonçait pourtant facile. Jimmy revient au terrain presque à court d'essence. Les combats ont été très durs et les pertes sont lourdes de part et d'autre : 17 aviateurs de la RAF ou de la FAA ont été tués. Malheureusement, Jimmy apprend que son ami Don Geffene fait partie du lot. Le N° 30 *Squadron* s'est bien battu et a revendiqué 14 victoires sur les 19 dénombrées ce jour-là.

En ce 5 avril 1942, Jimmy Whalen acquiert son statut d'as et se retrouve avec six victoires confirmées. Traversant des moments difficiles dans la région, la RCAF saisit l'occasion et envoie un photographe officiel et un journaliste pour tourner un reportage sur les pilotes canadiens affectés dans le secteur en vue de remonter le moral du « front de l'intérieur ». Jimmy est le pilote le plus mis en avant du fait de son récent statut d'as. Une bande dessinée est même réalisée autour de ses aventures.

Après les furieux combats d'avril 1942, le calme revient à Ceylan et les pilotes du N° 30 *Squadron* peuvent profiter un peu de la vie sur place. Jimmy se lie alors d'amitié avec un autre Canadien de l'unité, le *Sergeant* Grant « Bish » Bishop de Montréal (PQ), qui devient son ailier.

Ce n'est pas avant la fin de l'année 1942 que les choses bougent pour Jimmy quand il est muté au N° 17 *Squadron* basé à Calcutta sous le commandement du *Squadron Leader* Bush Cotton, un Australien. Même s'il se retrouve dans une zone où les avions japonais sont actifs, Jimmy a conscience qu'il lui sera tout même difficile d'augmenter son score. De ce fait, ses missions vont surtout se résumer en des missions de soutien au profit des troupes alliées. En juin 1943, le N° 17 *Squadron* prend ses quartiers à Agartala et son secteur d'opération devient la Birmanie. Jimmy n'y reste que peu de temps, car en août il rejoint le N° 34 *Squadron* basé à Madras. Cette unité vole sur des Hurricane IIC transformés en chasseurs-bombardiers (souvent surnommés Hurribombers). Ils sont dotés de deux râteliers sous les ailes capables de porter une bombe de 250 livres (114,5 kg). En novembre, le N° 34 *Squadron* déménage pour un petit terrain au milieu de la jungle, Palel (Manipur), tout proche de la frontière birmane. Si les avions japonais ne constituent pas une menace sérieuse, il en est autrement de la DCA qui est particulièrement intense.

En mars et avril 1944, dans la plaine d'Imphal se déroule la bataille terrestre la plus importante de ce théâtre d'opérations. Ce sont les Japonais qui sont à l'origine de cette bataille en attaquant en direction d'Imphal. Au nord, le petit village de Kohima subit les attaques de la 31e division d'infanterie japonaise forte de 15 000 hommes. Kohima est défendu par une garnison de 3 000 hommes dont le 4th *Bataillon* des *Royal West Kent*. Le siège, très dur, va durer deux semaines et le N° 34 *Squadron* est appelé à la rescousse. De ce fait, l'escadron se déplace à Dergaon (Assam). De là, il harcèle quotidiennement les troupes japonaises. Le village se trouvant dans une cuvette, les pilotes n'ont pas d'autre choix que d'emprunter la seule voie qui accède au village pour pouvoir larguer leurs bombes, ce qui les rend très vulnérables aux tirs venant du sol. Le 18 avril 1944, Jimmy attaque une nouvelle fois le coin à la tête de six Hurricane. Très vite, il entre dans la zone à risques et se retrouve sous le feu des armes japonaises. Le *Flight Sergeant* Jack Morton, son ailier, raconte dans une lettre envoyée à sa famille :

« *Nous venions de Dergaon quand Jimmy a été tué. Il menait six Hurricane et j'étais son n° 2. Nous avons bombardé par sections de deux avions et nous avons été les premiers à larguer nos bombes munies d'un détonateur à retardement de 11 secondes. J'étais légèrement en arrière de Jimmy et nous nous sommes délestés de nos bombes à une altitude d'environ 50 pieds et, au moment où nous quittions la zone, l'avion de Jimmy a fait un tonneau et s'est écrasé. Ce fut une triste journée pour l'escadron, car il était l'un des pilotes les plus populaires de l'unité. Nous avons réalisé deux autres sorties cette journée-là et nous n'avons jamais pu repérer l'avion de Jimmy dans cette jungle très dense.* »

Pour son action, Jimmy reçoit la DFC à titre posthume. Comme le veut la tradition militaire des pays du Commonwealth, Jimmy Whalen, dont le corps a été retrouvé en août 1944, repose désormais au *Kohima Commonwealth Military Cemetery*.

Jimmy et le *Flight Sergeant* George Bate exhibent fièrement un morceau d'aile d'un Type 99 « Val » près de Colombo (Ceylan), en avril 1942.
Jimmy a descendu trois appareils de ce type en quelques minutes le 5 avril 1942.
(RCAF)

LE DÉFI

Philippe Listemann

La RAF n'a formé qu'une seule et avec du personnel étranger, c'est le pilotes seront heureux d'entrer en act

A LA SUITE DES accords signés entre la Grande-Bretagne et le gouvernement polonais en exil à Londres, les escadrons polonais poussent comme des champignons au sein de la RAF. Entre le 1er juillet et le 29 août 1940, sept unités (N° 300 à 306 *Squadrons*) sont mises sur pied à la fois pour le *Fighter Command* et le *Bomber Command* [1].

Un huitième escadron, le N° 307 *Squadron*, est créé le 5 septembre sur la base de Kirton-in-Lindsey comme unité de chasse au sein du 12 *Group*. Il prend le surnom de « Hibou » et est baptisé du nom de la ville de Lwow (Lemberg en Allemand et Lvov en Russe). La décision remonte au 24 août alors que la RAF combat pour sa survie dans le ciel du Royaume-Uni. Au départ, le N° 307 *Squadron* doit être équipé de Hurricane mais avant même sa création, les Polonais sont officiellement avisés le 30 août qu'il sera une unité de chasse de nuit équipée de Boulton Paul Defiant Mk.I. C'est la seule et unique unité de chasse de nuit formée par des étrangers que la RAF mettra en ligne pendant toute la guerre.

Le *Flight Lieutenant* S. Pietraszkiewicz en prend le commandement et entreprend de sélectionner son personnel dont la majorité provient de l'ex-6e régiment de chasse de Lwow. Comme pour les unités du *Bomber Command*, des officiers britanniques sont détachés pour encadrer les officiers polonais. Le 9 septembre, le N° 307 *Squadron* perçoit un Battle Trainer (R7411) et un Master (N8009). Un autre Battle est prêté pour accélérer l'entraînement et les Defiant arrivent bientôt. Au 19 septembre, seize sont présents sur la base [2].

Tous ces avions ont peu d'heures de vol et sortent des dépôts de la RAF avec leur camouflage de jour. Le mécontentement devient vite perceptible chez les pilotes de chasse. Peu sont heureux de se transformer en simples chauffeurs pour les mitrailleurs dorsaux, dont, d'ailleurs, bien peu ont rejoint l'escadron; ce mécontentement est tel, que lors de la visite officielle du commandant du 9 *Group* qui avait repris une partie du secteur du 12 *Group*, la plupart des pilotes en profitent pour demander un changement d'affectation sur Hurricane ou Spitfire. Dans les semaines qui suivent, la RAF et l'état major polonais doivent remplacer la quasi-totalité des pilotes. Le 14 octobre, le *Squadron Leader* K. Benz remplace Pietraszkiewicz à la tête de l'unité. Tous les nouveaux arrivants sont des volontaires et bien au courant de ce qui les attend. L'entraînement peut alors sérieusement commencer, mais l'engagement de l'unité au combat est de ce fait repoussé.

L'entraînement ne se passe sans dégâts, le *Sergeant* Grondowski endommageant le N1560 à l'atterrissage le 28 octobre. Deux jours plus tard, c'est le *Pilot Officer* Kazimierszuk et le *Sergeant* Adamiecki qui connaissent quelques misères à bord du Battle Trainer; pris par l'arrivée brutale du brouillard, ils ne peuvent atterrir et doivent sauter en parachute. Enfin, deux autres Defiant sont endommagés quand le *Sergeant* Wojcik quitte la piste à l'atterrissage dans des conditions de vent assez fort et vient s'encastrer dans un autre Defiant. Le 7 novembre, le N° 307 *Squadron* quitte Kirton-in-Lindsey pour aller s'établir à Jurby, sur l'île de Man. L'entraînement s'y poursuit pendant encore un mois, même si la météo n'est pas toujours favorable et malgré le manque d'équipement et de pièces détachées qui pèse sur le rendement. Le 14 novembre, alors que le N° 307 *Squadron* s'apprête à devenir opérationnel, un nouveau commandant arrive en la personne du *Flight Lieutenant* Grodzicki (secondé par le *Squadron Leader* Tomlinson). Le 4 décembre, le N° 307 *Squadron* est enfin déclaré opérationnel.

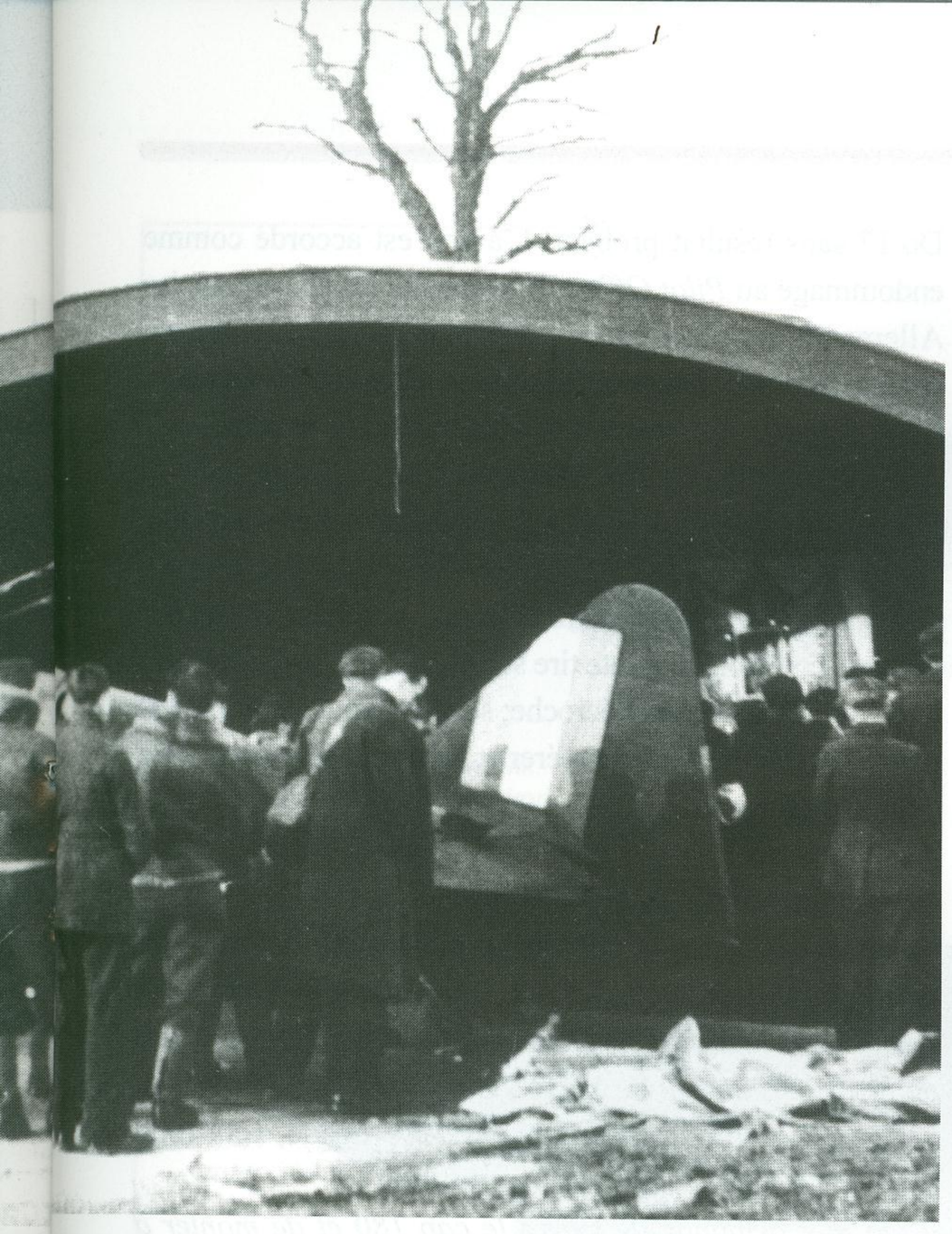
PREMIÈRES SORTIES, PREMIÈRES DÉCEPTIONS

Le 8 décembre 1940, le N° 307 *Squadron* effectue ses deux premières sorties, losque deux Defiant décollent sur alerte pour intercepter un intrus. Mais sans aide du contrôle au sol, l'interception est un échec. À la fin du mois, l'activité aérienne se résume à une cinquantaine de sorties et 45 heures de vol. On est quand même loin du surmenage ! Au début de 1941, le N° 307 *Squadron* poursuit les patrouilles de protection des convois qu'il avait commencées le mois précédent. À ce stade, les

Une cérémonie religieuse est célébrée dans un hangar de l'aérodrome d'Exeter, hôte du N° 307 *Squadron*, en janvier 1941.
(Collection A. Thomas)

[1] Voir Aéro-Journal n° 28 pour les débuts des Polonais avec le *Bomber Command*..

[2] L7035, N1559-1560, N1624, N1640-1643, N1675, N1682-1684, N1686, N1695-1696, N1704.



POLONAIS

et unique escadrille de chasse de nuit
le N° 307 *Squadron* polonais dont les
ac ion, mais déçus de voler sur Defiant.

choses ne sont pas vraiment claires à propos du type de mission que la RAF doit confier aux Polonais. En effet, le 30 novembre, la RAF a fait savoir que l'unité devait aussi s'entraîner de jour sur Defiant. Il est donc quelque part envisagé de transformer le N° 307 *Squadron* pour la chasse de jour, assurément avec un autre type de chasseur, car le Defiant a déjà été déclaré inapte au combat diurne. Les choses se précisent quand, le 6 janvier 1941, l'escadron est informé que des Defiant équipés d'une radio VHF dernier modèle doivent arriver sur la base, scellant ainsi le destin du N° 307 *Squadron*.

La RAF lui donne une nouvelle zone à défendre : la ville de Liverpool. L'escadron déménage alors sur le terrain de Squires Gate. Entre-temps, un premier lot de Defiant arrive et les appareils sont mis en service dans la foulée. Dans la nuit du 9 au 10 janvier 1941, deux Defiant décollent sur alerte peu avant minuit, le premier étant piloté par le *Squadron Leader* Grodzicki, le second par le *Sergeant* A. Joda. Si Grodzicki revient à la base, Joda se perd, n'ayant pas pu suivre les caps donnés par le contrôle au sol à la suite d'une rupture du contact radio. Joda continue son vol jusqu'à la panne d'essence; il décide alors de tenter un atterrissage de fortune sur une plage non loin de Barmouth. Probablement à cause de l'obscurité, il se méprend sur la véritable nature de ce morceau de terre qui s'avère être une bande de sable recouverte par une vingtaine de centimètres d'eau. À peine les roues ont-elles touché l'eau que l'avion bascule et se retourne. Le *Sergeant* A. Joda et son mitrailleur, le *Sergeant* W. Gandurski, incapables de s'extraire de leur machine (N3401), périssent noyés dans... vingt centimètres d'eau. Ce sont les premiers tués de l'escadron.

Dans les jours qui suivent, le N° 307 *Squadron* continue à prendre en compte les nouveaux Defiant, mais le déménagement sur Squires Gate va demander plus de temps que prévu à cause de la mauvaise météo; entamé le 23 janvier (avec trois jours de retard), il ne se termine que le 1er février 1941. Ce n'est que le 3 février que l'escadron peut de nouveau participer à la défense de la Grande-Bretagne, une moitié de l'unité devant être disponible pour des sorties de jour, l'autre moitié pour des sorties de nuit. L'escadron reste aussi très occupé à parfaire l'entraînement des équipages, selon les caprices de la météo.

En manque de résultats

Les rencontres avec l'ennemi sont plutôt rares. Dans la nuit du 15 au 16 février, les bombardiers allemands parviennent à lancer des bombes éclairantes non loin du terrain, mais les deux Defiant envoyés pour les intercepter ne peuvent rien faire et aucun contact n'est établi. Le 17 février 1941, un vol d'entraînement de jour se termine mal pour le *Sergeant* K. Bochenski et son mitrailleur, K. Frackiewicz. Le pilote volant à basse altitude se lance dans une série d'acrobaties, sans avoir prévenu ses camarades de la formation et le Defiant N3314 finit par percuter le sol. Les deux membres d'équipages sont tués. Le 25 février, le *Flying Officer* J. Antonowicz rate son décollage et percute un camion de la RAF. Si l'équipage polonais s'en sort sans dommage, le chauffeur anglais est tué. Au cours du mois de février, les Polonais n'effectuent que six sorties nocturnes, repésentant moins de cinq heures de vol – rien de très brillant.

En mars, en plus du manque de résultats, les Polonais – et en particulier le *Squadron Leader* Grodzicki – commencent à douter de l'avenir du 307 comme unité de chasse de nuit. La charge de travail, entraînement et sorties, fatiguent hommes et matériel, sans parler des problèmes de communication. Les transmissions radio, indispensables entre le sol et l'avion, sont souvent difficiles tant la connaissance de la langue anglaise de certains pilotes polonais est rudimentaire. Cette préoccupation est aussi partagée par l'état-major du 9 *Group* dont dépend désormais le N° 307 *Squadron*. De ce fait, le 7 mars, la charge de travail de l'unité est réduite pour ne mettre en ligne que 6 avions et uniquement de nuit. Une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, dans la nuit du 12 mars, la chance semble tourner enfin à l'avantage des Polonais. Cette nuit-là, le N° 307 *Squadron* envoie sept Defiant pour contrer un raid allemand. Un contact visuel peut être établi pour la première fois par plusieurs équipages et le tandem *Sergeant* K. Jankowiak – *Sergeant* J. Karais parvient même à endommmager un He 111. Dans son rapport il écrira [3] :

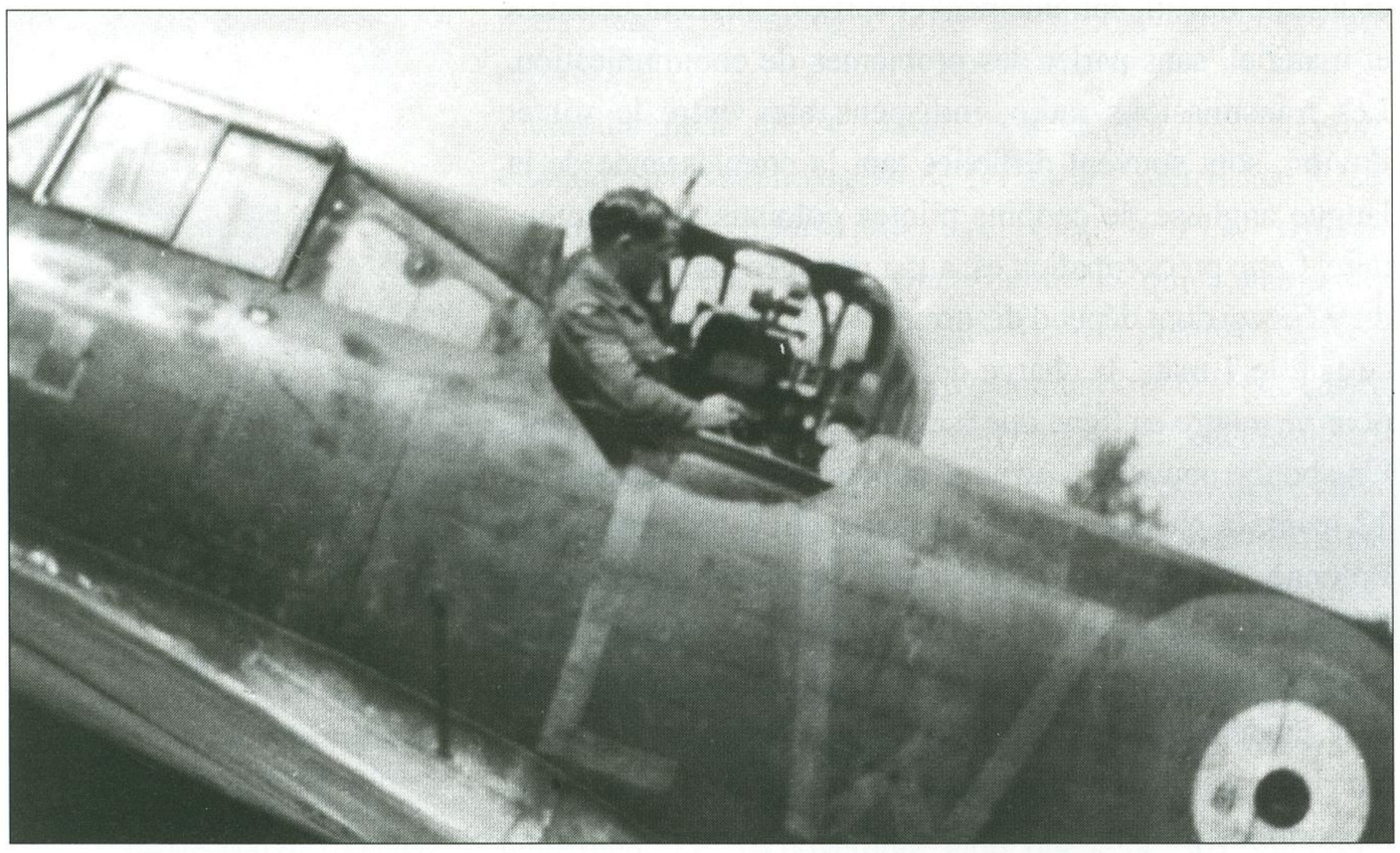
Le défi polonais

Le *Sergeant* Jerzy Karais pose devant son Defiant du 307. En tant que mitrailleur du *Sergeant* Kazimierz Jankiwiak, il a revendiqué un He 111 endommagé le 12 mai 1941. (Collection A. Thomas)

« *J'ai reçu l'ordre de patrouiller sur la ligne George South à 14 000 pieds. J'ai décollé à 21h50. C'était une nuit de pleine lune et la visibilité était bonne. Après un vol de 10 minutes, j'ai pu voir au-dessus de Garn un He 111 volant près d'un nuage blanc en direction du sud-est à environ 3 000 pieds en dessous et 600 mètres en avant de nous. J'ai prévenu mon mitraileur et j'ai plongé à 150 pieds en dessous du Heinkel et à 50 mètres sur sa droite. Le mitrailleur a lâché une rafale de trois secondes. Presque simultanement, le mitrailleur de gondole a répliqué à notre tir sans succès. J'ai vu les balles de mon mitrailleur pénétrer dans la partie centrale du fuselage. Je revendique un He 111 endommagé. Après cette attaque, j'ai viré par la droite pour refaire une autre passe mais alors que je volais en dessous de l'avion ennemi, j'ai perdu le contact visuel* ».

Ce premier combat permet au personnel de l'unité de regonfler un moral qui était plutôt bas depuis le début de l'année. La chance est encore au rendez-vous le lendemain soir. C'est au tour de l'équipage *Flying Officer* M. Lewandowski – *Sergeant* M. Niewolski d'endommager un autre He 111. Le 18 mars, le *Squadron Leader* Tomlinson quitte l'escadron qui passe alors entièrement sous contrôle polonais. La période d'encadrement par les Anglais est terminée. Le 26 mars, l'escadron est affecté au 10 *Group* et se retrouve sur l'aérodrome de Colerne. Les vols reprennent et, dans la nuit du 8 au 9 avril, quelques rafales sont échangées avec un Do 17 sans résultat probant. L'avion est accordé comme endommagé au *Pilot Officer* Radwanski. Le lendemain, les Allemands bombardent la base mais aucun Defiant ne décolle, la chambre des opérations ne les ayant pas appelés ! Cette embellie est néanmoins endeuillée par la perte accidentelle du Defiant N3390 et de son équipage dans la journée du 10 avril 1941 (*Sergeant* M. Frychel – *Leading Aircraftman* J. Dziubwek). Au cours d'un vol d'essai, l'équipage rencontre un autre avion sur sa trajectoire et pour éviter la collision, le pilote tire sur le manche, probablement trop fort car le Defiant décroche; se retrouvant à envion 800 pieds, Frychel ne peut récupérer et l'avion s'écrase tuant les deux aviateurs.

Un mitrailleur polonais derrière ses quadruplées. Le mitrailleur avait peu de chances de s'extraire du Defiant en cas d'urgence. (Collection A. Thomas)



La chance sourit au 307

Le lendemain, dans la nuit du 11 au 12 avril, la Luftwaffe lance plusieurs raid sur Bristol, Avonmouth et Portishead. Les Defiant commencent leurs patrouilles vers 22h00, à tour de rôle. Le *Sergeant* K. Jankowiak (mitrailleur *Sergeant* J. Lipinski) est en l'air à bord du N3315/C quand, vers 1h00 du matin, il est contacté par le contrôle au sol :

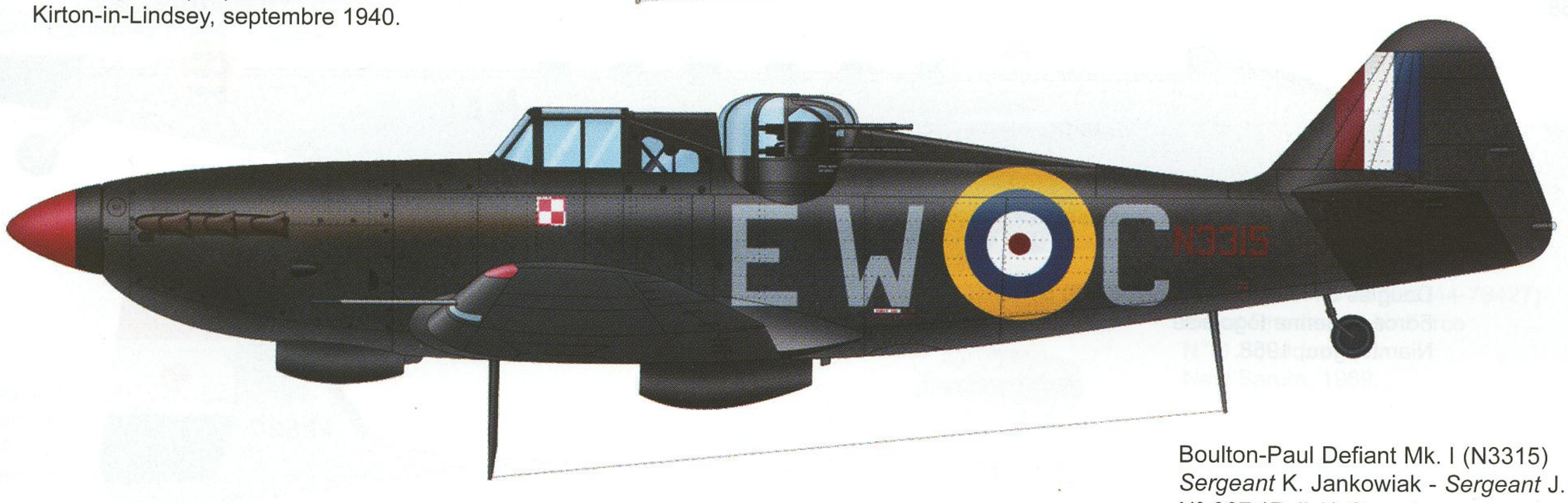
« *On m'a demandé de suivre le cap 180 et de monter à 15 000 pieds. J'ai été avisé que le* Bandit *était devant moi sur ma gauche. Après avoir traversé la couche nuageuse et être monté à 15 000 pieds, j'ai vu, à 01h35, la silhouette d'un bimoteur volant sans lumières d'identification. Je n'ai pas pu identifier, dans un premier temps, l'avion qui volait juste au-dessus des nuages à 40° sur ma gauche et à environ 1 000 mètres devant. Je me suis dirigé vers l'avion en donnant pleine puissance. À ce moment-là j'ai reconnu l'appareil : un He 111 qui volait dans le sens opposé. J'ai immédiatement fait un virage serré vers la gauche en encerclant le He 111, tout en essayant de me maintenir à une distance de 80 mètres de lui et à une centaine de mètres au-dessus. Mon mitrailleur a ouvert le feu alors je passais au-dessus de son aile droite et a continué à tirer jusqu'à ce que je me retrouve sur son autre aile. J'ai pu constater que des morceaux de fuselage se détachaient du Heinkel et pu voir une série de petites explosions au milieu du fuselage qui créaient une multitude de flamèches qui partaient dans toutes les directions. Le Heinkel est entré dans un piqué prononcé et a disparu dans les nuages. Je suis retourné à Colerne où j'ai atterit à 02h35* ».

Le Heinkel va s'écraser dans la campagne anglaise, près de Sherborne. Il s'agit d'un He 111P-2 appartenant à la 9./KG 27 et codé 1G+HT; il était piloté par l'*Unteroffizier* Leo Roth et il n'y a aucun survivant. Après de multiples vicissitudes le N° 307 *Squadron* vient de remporter sa première victoire aérienne confirmée. Dans le courant du mois d'avril, plusieurs avions allemands sont à nouveau rencontrés, mais aucune victoire n'est revendiquée, à part un He 111 compté comme probable au tandem *Flying Officer* M. Lewandowski – *Sergeant* M. Zakrocki, dans la nuit du 15 du 16 avril. Dans la soirée du 24 avril, les *Sergeants* W. Dukszto et J. Nabys sont victimes d'une panne de moteur en vol et doivent évacuer leur Defiant N3391. C'est le dernier évènement majeur pour l'unité avant que le N° 307 *Squadron* ne parte pour Exeter. Il y entame ses patrouilles nocturnes dès le 27 avril 1941. Le 4 mai, le Defiant N1769

[3] Tous les témoignages proviennent de : *Poles in Defense of Britain*, R. Gretzyngier, Grub Street 2001.

Boulton-Paul Defiant Mk. I (N1545)
N° 307 (*Polish*) *Squadron*
Kirton-in-Lindsey, septembre 1940.

Le damier polonais n'était pas peint dans les premières semaines de la création du N° 307 *Squadron*.



Boulton-Paul Defiant Mk. I (N3315)
Sergeant K. Jankowiak - *Sergeant* J. Lipinski
N° 307 (*Polish*) *Squadron*
Exeter, 10 avril 1941.

© P-A. Tilley - 2004

est évacué par son équipage (*Pilot Officer* E. Prysiecki – *Sergeant* J.Wozny) à la suite d'ne panne d'essence. En effet, dans les minutes précédentes, cet équipage a eu un contact visuel à deux reprises avec des bombardiers ennemis, mais dans l'excitation du moment le pilote n'a pas surveillé sa jauge d'essence ce qui lui vaudra de faire un rapport très circonstancié...

La fin du Defiant

Dans la nuit du 11 au 12 mai, Exeter est la cible d'un raid important de la Luftwafe; alors que les bombes commencent à pleuvoir sur le terrain, un seul Defiant peut décoller, le N3404 des *Sergeants* J. Malinowski et S. Jarzembowski. Les deux Polonais ne tardent pas à tomber sur un bombardier allemand et à l'attaquer, comme en témoigne Malinowski :

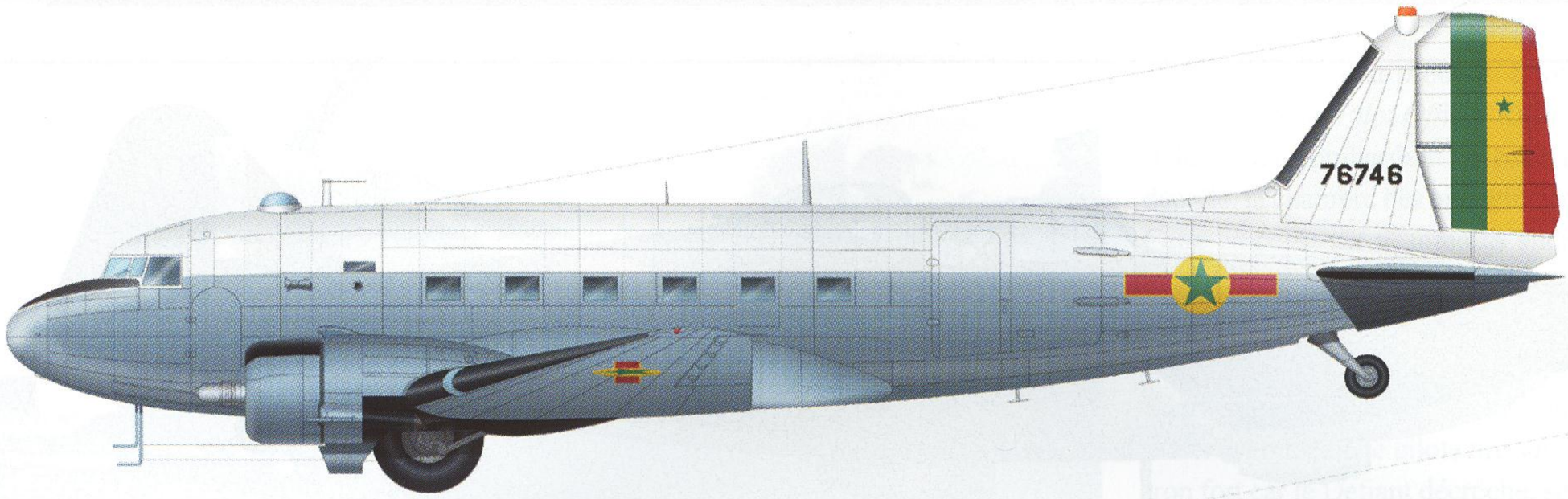
« *J'ai repéré un He111 dont la silhouette avait été trahie par les nuages qui se trouvaient derrière lui. J'ai pu le rejoindre à 4 miles au sud d'Exmouth. J'ai effectué une attaque dans l'axe à partir de 300 mètres et 20 pieds au-dessous de lui, le Heinkel se trouvant sur ma gauche. Il était 3h30. Je lui ai asséné une rafale d'une seconde qui a touché la partie centrale du fuselage. L'avion ennemi a commencé à basculer et a plongé progressivement. Il n'a pas répondu à mon tir. Tout en gardant le même cap, je suis passé en dessous de lui et au moment où il virait je me trouvais 40 pieds en dessous de lui. Mon mitrailleur a tiré trois courtes rafales d'une seconde, touchant le Heinkel dans le nez. L'avion ennemi ne riposta pas à mon attaque et il pivota par la droite. Son virage s'accentua rapidement et son altitude diminua tout autant. Il s'est retouvé sur le dos et a piqué verticalement* ».

Au sol, le Defiant N3439 a été détruit par les bombes allemandes.

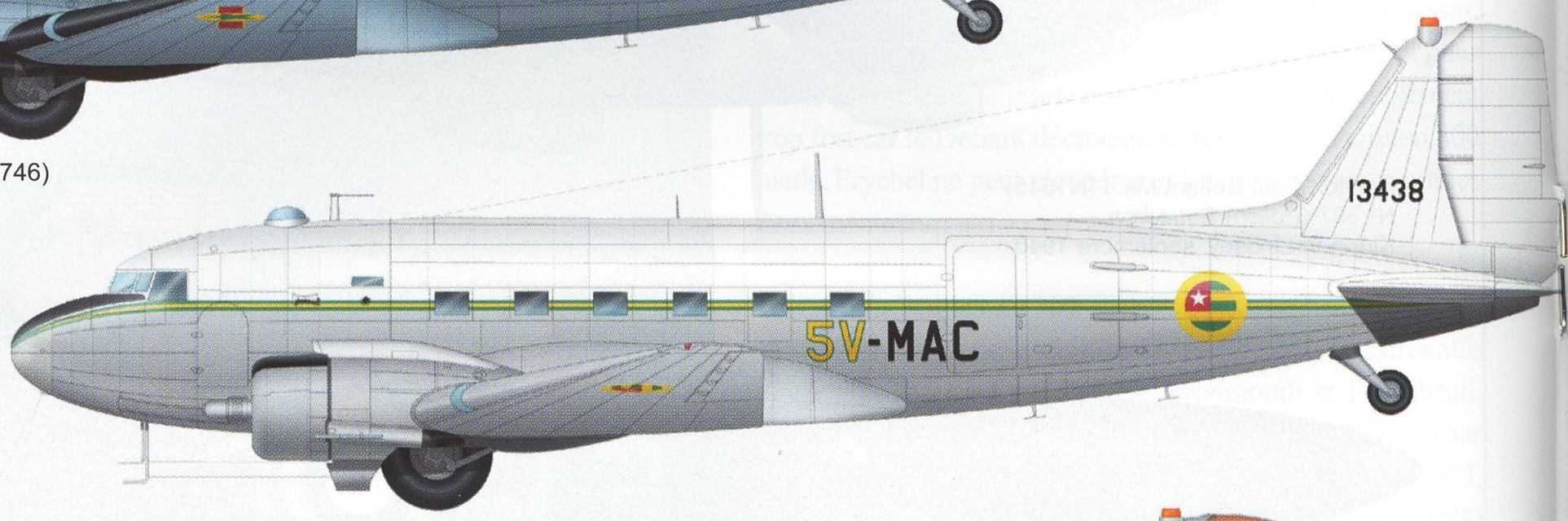
Au cours du mois de mai, les Defiant réalisent 90 sorties, un record pour l'escadron. En même temps, les équipages apprennent qu'ils vont recevoir un nouvel avion, le Bristol Beaufighter. Le 9 juin, le N° 307 *Squadron* change de commandant en la personne du *Squadron Leader* J. Antonowicz qui remplace le *Squadron Leader* Grodzicki. En juilet et août 1941, l'activité aérienne est réduite, car la Luftwaffe est partie pour d'autres cieux et malgré de nombreuses patrouilles régulières, les Polonais se limitent à des couvertures aériennes de convois. Au début août, les vols sur Defiant se raréfient en attendant l'arrivée des Beaufighter. Les Defiant réalisent leurs dernières sorties la nuit du 15 au 16 août 1941. L'escadron met alors en ligne 21 Defiant [4].

Durant l'année 1941, le N° 307 *Squadron* a réalisé environ 400 sorties sur Defiant, représentant plus de 400 heures de vol de guerre. Dans les dix jours qui suivent, la plupart des avions quittent l'unité, mais quelques-uns restent encore deux mois pour permettre aux pilotes de ne pas perdre la main, les Beaufighter NF.II arrivant plus lentement que prévu. Après le 22 octobre 1941, il ne reste que le N1675 en dotation, probablement comme avion de servitude, mais qui finit par quitter l'escadron le 8 mars 1942. Le N° 307 *Squadron* ne quittera pas la chasse de nuit et terminera la guerre sur Mosquito NF.30. Son palmarès s'établira à plus de 3 800 sorties au cours desquelles l'escadron revendiquera 30,75 victoires confirmées, plus 7 probables et 17 avions endommagés et un certain nombre d'avions détruits au sol.

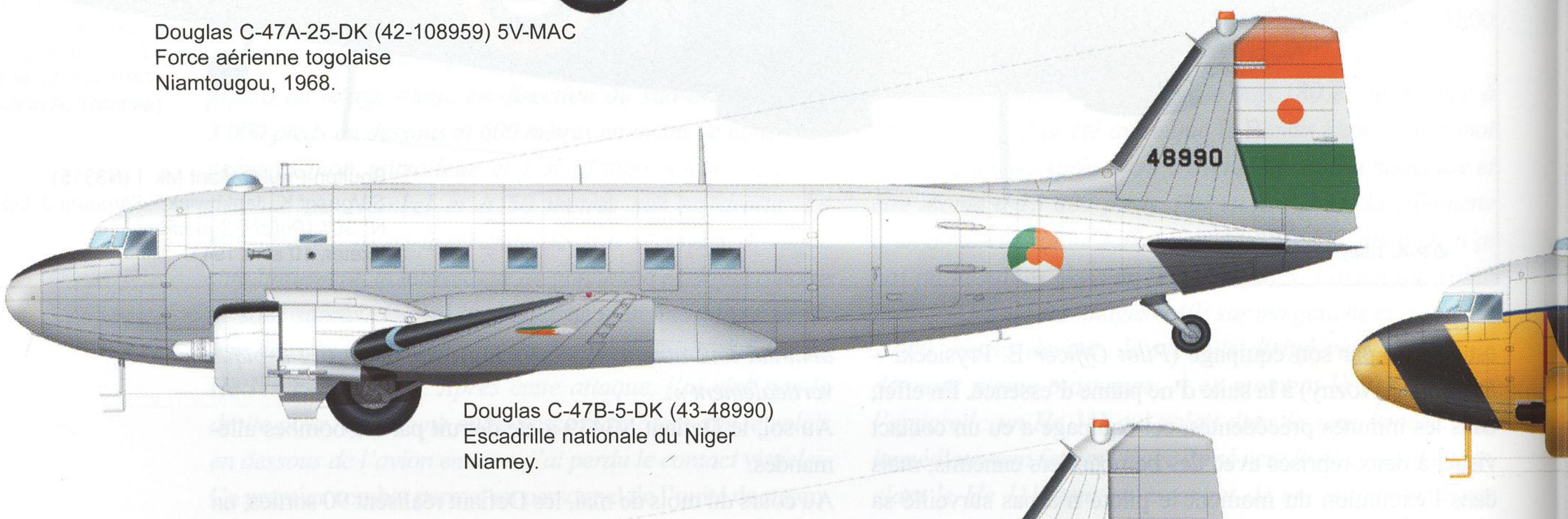
[4] N1560, N1675, N1772, N1788, N3315, N3330, N3375, N3402, N3404, N3432, N3437, N3490, T3925, T3946, T3980, T3990-91, T4002, T4010, T4058, V1108.



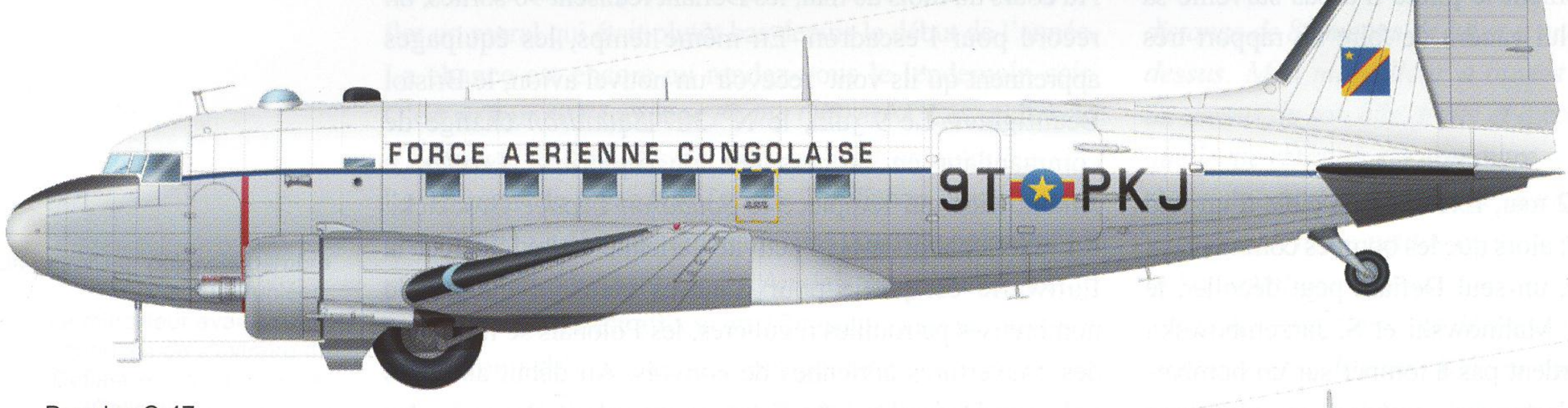
Douglas C-47B-30-DK (44-76746)
Armée de l'Air du Sénégal
Dakar, 1968.



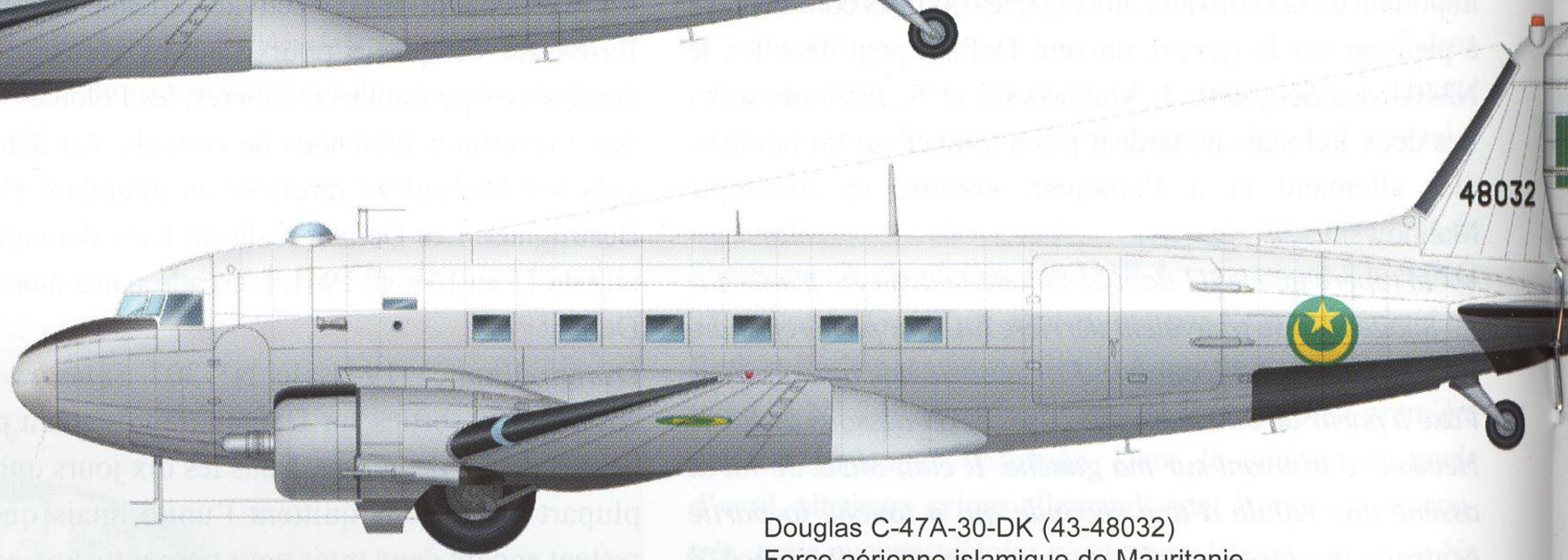
Douglas C-47A-25-DK (42-108959) 5V-MAC
Force aérienne togolaise
Niamtougou, 1968.



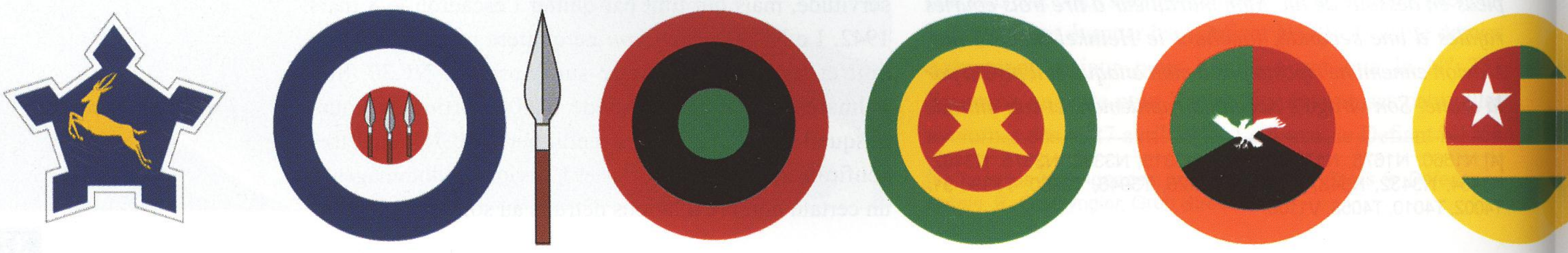
Douglas C-47B-5-DK (43-48990)
Escadrille nationale du Niger
Niamey.



Douglas C-47
Aviation de la force publique du Congo
1962.

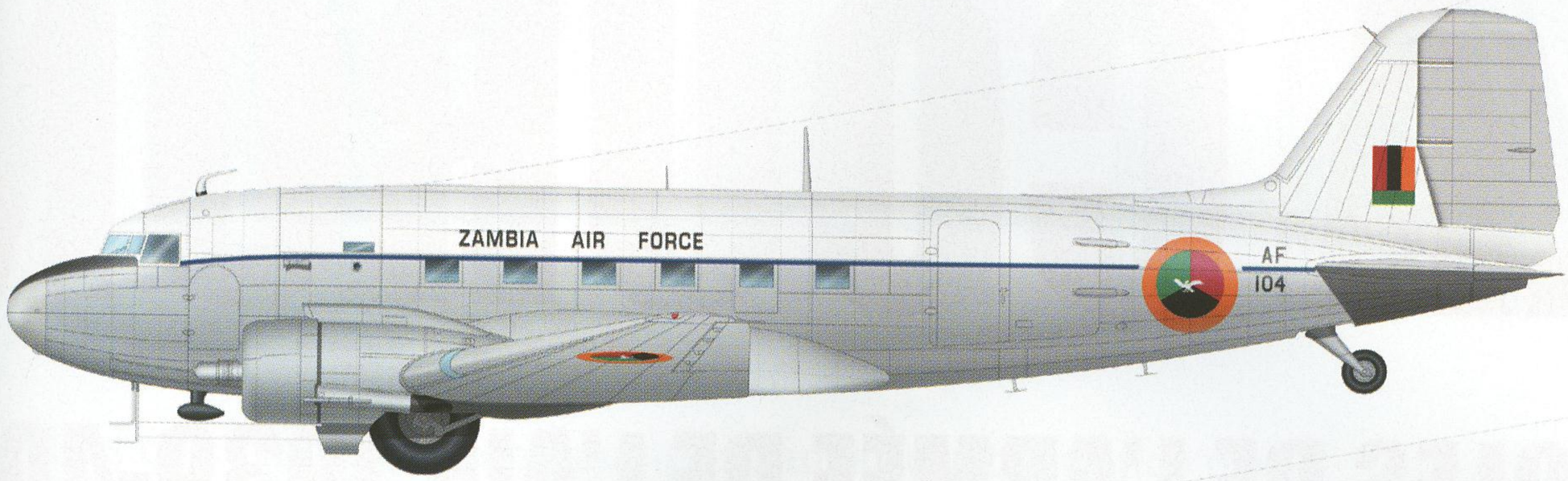


Douglas C-47A-30-DK (43-48032)
Force aérienne islamique de Mauritanie
Escadrille de transport, Nouakchott, 1965.

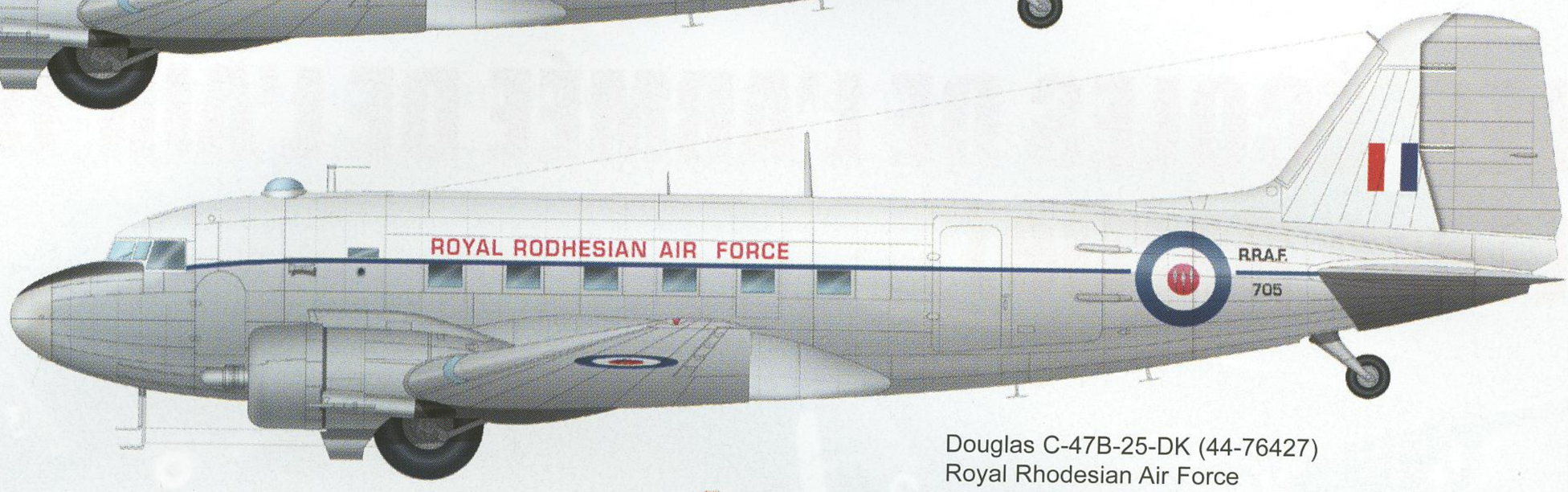


© P-A. Tilley - 2004

Dak en Afrique

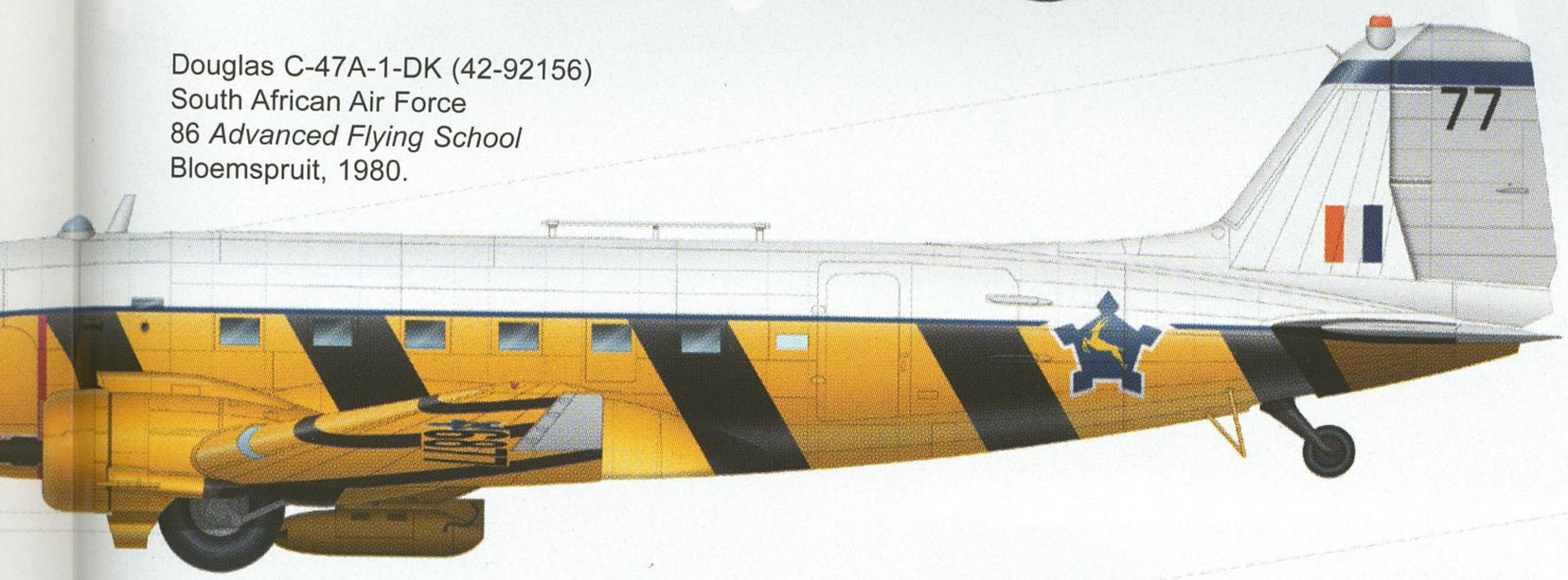


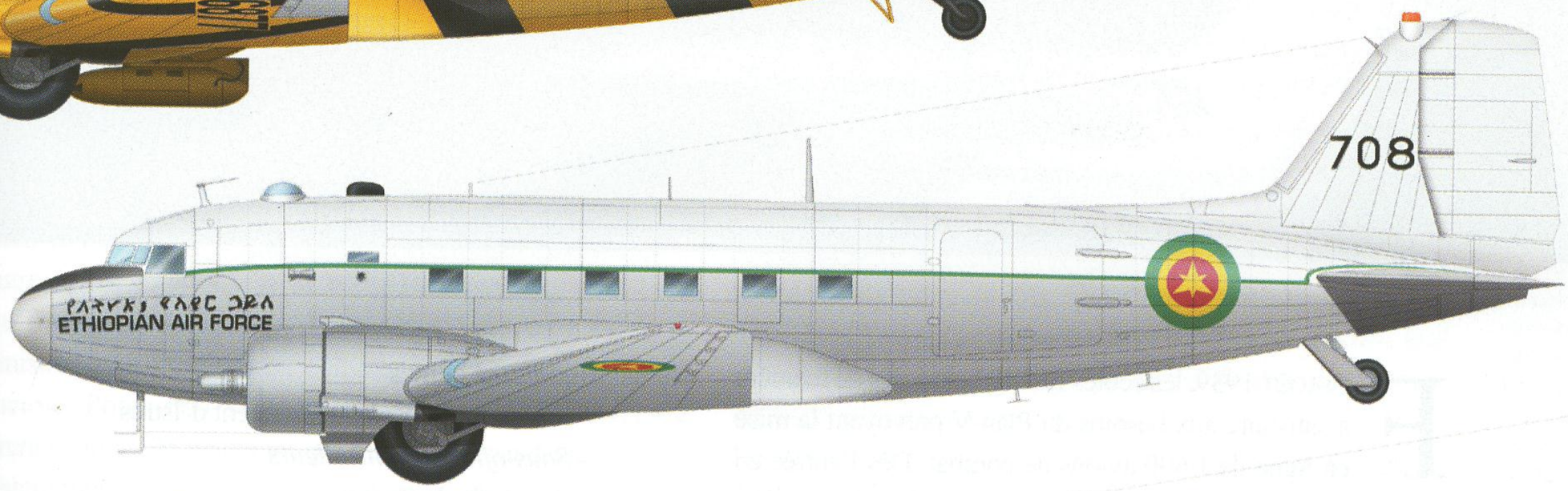
Douglas C-47B
Zambia Air Force
Lusaka, 1964.



Douglas C-47B-25-DK (44-76427)
Royal Rhodesian Air Force
N° 3 *Squadron*
New Sarum, 1969.

Douglas C-47A-1-DK (42-92156)
South African Air Force
86 *Advanced Flying School*
Bloemspruit, 1980.





Douglas C-47
Ethiopian Air Force
Addis Abeba
1962.

Douglas C-47B-10-DK (43-49217)
Royal Libyan Air Force
1966.

...LA COURON

LES ÉCOLES DE L'ARMÉE DE L'AIR 1939-40 (1ère partie)

Des Loire 46 franchissent la côte Atlantique pour une séance d'entraînement au tir dans le secteur de Cazaux. Ces appareils étaient ce que l'on appelle des « avions-plastrons » et servaient de cibles aux mitrailleurs qui leur tiraient dessus avec des... ciné-mitrailleuses. (Archives Aéro-Journal)

FIN AOÛT 1939, les écoles furent organisées de manière à satisfaire aux besoins du Plan V prévoyant la mise en ligne de 1 600 avions de combat. Dès l'entrée en guerre, les sections de l'Aviation populaire, dont les résulats avaient été très décevants, et les écoles privées furent intégrées à l'armée de l'Air. Simultanément, l'état-major lança son « Plan des 3 200 », exigeant avant la fin avril 1941 la formation de 5 600 officiers pilotes, 12 000 sous-officiers pilotes, 1 800 observateurs Terre et 15 000 sous-officiers mécaniciens, le tout pour entretenir une flotte de 3 200 avions de combat, pertes prévisibles (12 100 hommes) incluses.

LA SITUATION À LA MOBILISATION

À la mobilisation, l'organisation des écoles (personnel navigant uniquement) était la suivante :

– *Officiers*

– école de l'Air de Salon (recrutement direct)

– école militaire d'application de Versailles (élèves EOA polytechniciens) : école de pilotage EP 101 à St Cyr et EP 102 à Orly

– école de transformation de Romilly

– *Sous-officiers pilotes*

– écoles (ex-civiles) d'Ambérieu, Angers, Aulnat, Bourges et Nîmes

– école de perfectionnement d'Istres

– *Sous-officiers mitrailleurs*

– école de Cazaux

– *Sous-officiers radio-navigants*

– école de St-Jean-d'Angély

Environ 3 285 navigants (dont environ 3 000 pilotes) se trouvaient en cours d'instruction au moment de la déclaration de guerre. Parmi ceux-ci, 957 pilotes furent affectés aux unités combattantes avant la fin du mois de mai 1940.

La DM (dépêche ministérielle) n° 1547 IS/RM du 18 novembre 1938 prévoyait, dès l'entrée en guerre, l'accroissement substantiel des moyens d'instruction du personnel navigant. Baptisée « Plan des 3 200 », du nombre des avions de combat à mettre en première ligne, elle doublait les objectifs du Plan V.

On peut légitimement se demander pour quelle raison il fallut attendre l'entrée en guerre pour appliquer cette dépêche, alors que les cieux de l'Europe s'étaient déjà considérablement obscurcis au moment où elle fut rédigée. Ce fut probablement une décision politique pour ne pas dissoudre les sections de l'Aviation populaire (SAP) qui vivaient des subsides de l'état, véritable manne pour les aéro-clubs.

NE T'ATTEND

C-J. Ehrengardt

Alors que l'industrie aéronautique française est stimulée par la perspective d'une guerre avec l'Allemagne, les écoles de pilotage fonctionnent encore au ralenti.
Malgré les énormes efforts déployés, aucun élève-pilote envoyé à l'instruction en septembre 1939 ne pourra être versé dans une unité combattante.

L'Aviation populaire

Le 31 juillet 1936, le ministre de l'Air Pierre Cot avait signé le décret de création des sections de l'Aviation Populaire, dont la mise en œuvre avait été confiée à Jean Moulin. Leur but était de donner une éducation pré-militaire à des jeunes venus de tous les horizons. Ces sections, dont le nombre s'éleva jusqu'à 208, accueillaient garçons et filles de 14 à 21 ans titulaires du certificat d'études primaires.
Outre de crédits limités et du manque de moniteurs, les SAP souffraient de la vétusté du matériel. Dès août 1936, le ministre passa une première commande de 80 Caudron C.275 Luciole, Potez 600 Sauterelle et Salmson D.6 Cri-cri. Ce furent en tout 795 machines qui furent commandées.
Malgré tout, le rendement des SAP fut très décevant. En 1937, sur 3 158 inscrits (vol moteur), 1 294 décrochèrent le brevet 1er degré et 238 le 2e degré. Sur 209 brevetés incorporés en 1937, seuls sept furent acceptés par l'école d'Istres.
Le décret ministériel du 1er avril 1939 ramena le nombre de sections à 138 et transforma l'Aviation populaire en Aviation prémilitaire. Toutefois, en raison du retard apporté par le ministère des Finances à l'approbation des instructions d'application du décret, les sections de l'Aviation prémilitaire ne furent réellement créées que le 26 août – quelques jours avant leur dissolution !

Première réorganisation

L'instruction 095 du 16 septembre 1939 rattacha directement les écoles au ministre de l'Air et, sur le plan organisationnel, au 6e Bureau de l'EMAA. Une Inspection des écoles fut créée.
Une complète refonte fut entreprise selon les directives fixées par la DM n° 10.060-3 I/EMAA du 28 octobre 1939. À cette date, les 138 SAP avaient déjà été intégrées aux structures militaires et tous les avions de tourisme civils réquisitionnés.

Parallèlement aux écoles d'officiers et sous-officiers maintenues en activité, quatre niveaux de compétence furent établis. Deux écoles principales de pilotage (EPP) furent créées : l'une à Étampes (EPP n° 1), l'autre à Avord (EPP n° 2). Elles chapeautaient chacune quatre écoles auxiliaires (EAP), chacune de ces dernières ayant sous sa responsabilité un nombre variable d'écoles élémentaires (EEP). Issues du regroupement des SAP, les EEP étaient au nombre de 30, numérotées de 21 à 50. Leur fonctionnement initial fut handicapé par l'utilisation d'un matériel hétéroclite, parfois mal adapté aux besoins, souvent difficile à maintenir, dont le taux de disponibilité demeura assez bas.
Le tableau de la page 43 montre la situation au 28 octobre 1939, une situation appelée à évoluer dans le temps.
Dans les faits, il existait une troisième EPP qui n'est pas reprise dans le tableau, constituée par le centre des écoles d'Istres qui regroupait les trois premiers niveaux.
Pendant la guerre, le système de formation des officiers

Tout apprentissage commence par le b.a.-ba.
Pour un pilote, c'est le rouleur, cette sorte d'avion aux ailes rognées qui soulève des nuages de poussière dans un coin du terrain pour permettre à l'élève de se familiariser avec les commandes.
Sur cette photo, un Potez 600 (n° 21) de l'EEP 25 de St-Brieuc en 1940.
Cette photo illustre également le fait que les EEP ont été implantées dans les aéro-clubs (ici, celui des Côtes du Nord – à l'époque) où se trouvaient les anciennes SAP.
(Collection B. Hugot)

Les écoles de pilotage

ne subit que peu de modifications. Le circuit des EEP-EAP-EPP ne concernait que les engagés volontaires et il ne formait que des sous-officiers.

Le parcours du combattant

Après avoir digéré l'instruction technique et militaire au vol dans une EEP, puis s'être perfectionnés dans une EAP, les élèves-pilotes étaient transférés à l'une ou à l'autre des EPP au vu de leur dossier. Étampes accueillait les futurs pilotes de chasse, tandis qu'Avord formait surtout les futurs pilotes de bombardement et de renseignement. Là, ils apprenaient le vol de patrouille et aux instruments sur des avions théoriquement plus modernes. Ils passaient ensuite dans un centre d'instruction (CI) pour recevoir une formation spécialisée.

Il existait trois types de centres d'instruction : le CIC pour la chasse (Chartres et Montpellier), le CIB pour le bombardement (Caen, Châteauroux, Pau et Toulouse) et le CIR pour le renseignement (Clermont-Ferrand, Rennes et Tours).

Les CI accueillaient également les officiers d'active et de réserve, les sous-officiers changeant de spécialité, les personnels de l'Aéronautique navale et les pilotes étrangers (polonais et tchèques).

Ils constituaient le dernier maillon de la chaîne avant l'affectation des pilotes aux unités combattantes. C'était à ce niveau que ceux-ci faisaient connaissance avec leur futur avion d'arme et que, pour les multiplaces, les équipages devaient être constitués. Tout ceci resta souvent théorique en raison des demandes pressantes du front.

La mise sur pied des CI se révéla plus longue et plus difficile que prévu, notamment en raison de la nécessité d'aménager certaines bases. Ce n'est qu'en janvier 1940, que les CI commencèrent à fonctionner de manière satisfaisante. La période de mobilisation des écoles que la DM 1547 avait fixée à vingt jours s'étala en fait sur plus de trois mois. Et encore, les moyens existants ne permettaient d'alimenter en pilotes qu'une aviation à 1 500 avions en ligne.

Les élèves pilotes sortaient des EPP avec une moyenne

De haut en bas :

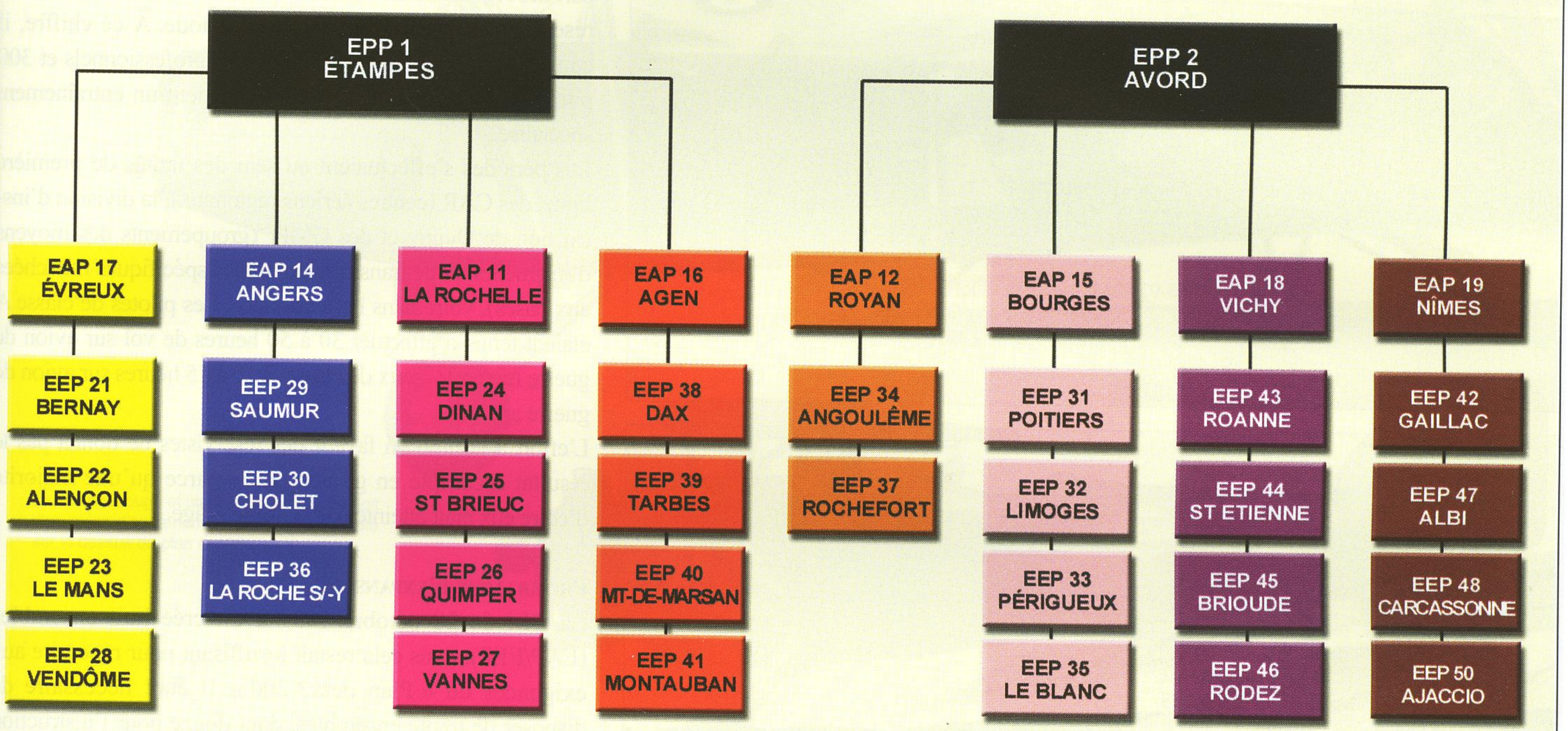
L'ancienne école Hanriot à Bourges, à laquelle l'armée de l'Air sous-traitait la formation des sous-officiers pilotes, fut réquisitionnée à l'entrée en guerre. Elle était – bien évidemment – essentiellement équipée en avions maison, comme le HD.172N n° 1 que l'on voit sur la photo. (Collection J-F. Oller)

Le triste sort d'un grand nombre d'avions d'entraînement ! Ce Potez 25 A2 n° 1774 que l'on voit en bien fâcheuse posture à Villacoublay en mars 1940 appartenait à l'EO 151 (école des observateurs) locale. Les élèves officiers (EOA) passaient systématiquement un brevet de pilote et un brevet d'observateur. (Archives Aéro-Journal)

Le Salmson D.6 Cri-cri constituait l'avion d'entraînement de base des écoles élémentaires. Ici, le n° 251 (W-634) abandonné en compagnie d'un Potez 60 sur un terrain (La Réole ?) en juin 1940. (Collection J. Mutin)

Le Caudron C.275 Luciole a été commandé en grand nombre pour subvenir aux besoins des sections de l'Aviation populaire. Après la mobilisation, ces appareils furent réquisitionnés et les SAP, après regroupement, transformées en écoles élémentaires de pilotage. Les avions conservèrent leur immatriculation civile sur laquelle sera plaquée une cocarde tricolore au début de 1940. (Collection J. Mutin)

ORGANIGRAMME DES ÉCOLES
(28 octobre 1939)



EPP : école principale de pilotage
EAP : école auxiliaire de pilotage
EEP : école élémentaire de pilotage

de 220 heures de vol, auxquelles allaient s'ajouter entre 75 et 90 heures sur avions d'arme. La durée moyenne de l'instruction était de onze mois pour les « bleus » et de six mois pour les titulaires d'un brevet de tourisme.

L'école des moniteurs de Salon

Le plus gros problème auquel se heurta la mobilisation des écoles fut le manque de moniteurs. Ils n'étaient qu'au nombre de 500 en septembre 1939 – et encore avait-il fallu prélever près de 300 pilotes dans les unités combattantes. Or, la réalisation du « Plan des 3 200 » requérait la présence de 1 100 moniteurs.

Ce déficit entraîna la création d'une école spécialisée, l'école des moniteurs de pilotage. Elle fut officiellement ouverte le 15 octobre 1939 avec le personnel de l'ancienne section de perfectionnement au pilotage de l'école de l'Air de Salon-de-Provence sous les ordres du capitaine Fleurquin. L'objectif était la formation mensuelle de deux officiers et douze sous-officiers destinés aux EPP et sept sous-officiers destinés aux EAP et EEP.

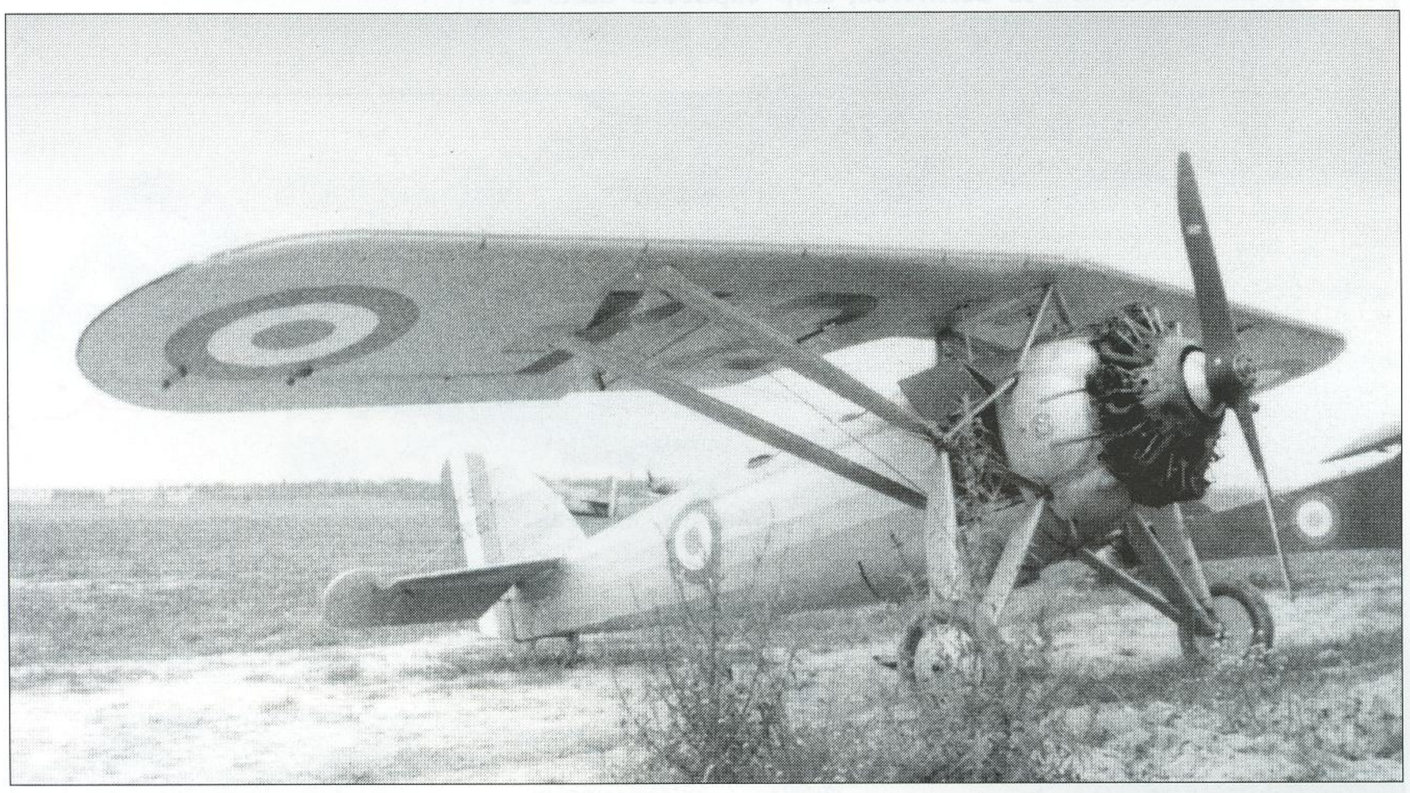
Le stage durait deux mois et demi et les stagiaires étaient majoritairement recrutés parmi les réservistes âgés d'au moins 35 ans et inaptes au combat.

Malgré le doublement de l'objectif de l'école fin 1939, il était évident que le rendement ne permettrait pas de combler le déficit avant la fin de l'année 1940. Pourtant, il y avait une raison de rester optimiste : si la « Drôle de Guerre » se prolongeait jusqu'à la fin du printemps 1940, les pertes seraient nettement inférieures aux prévisions et les besoins en pilotes de remplacement quasi nuls. De ce fait, les recrues qui suivaient alors leur cursus pourraient être entièrement affectées aux unités nouvellement constituées ou à constituer.

Les réservistes

Avant la mobilisation, les pilotes réservistes s'entraînaient soit au cours de périodes volontaires annuelles, soit au cours de périodes obligatoires. Ces dernières, trop espacées dans le

Les écoles de pilotage



temps, ne permettaient pas un entraînement correct. En 1938, 1 500 réservistes sur les 1 908 autorisés avaient satisfait à leurs obligations. À la suite d'un effort de propagande de la part des régions aériennes, à la fin du mois d'août 1939, 1 656 réservistes avaient accompli leur période. À ce chiffre, il convient d'ajouter environ 200 pilotes professionnels et 300 pilotes d'avions estafettes qui effectuaient un entraînement spécialisé.

Les périodes s'effectuaient au sein des unités de première ligne, des CAR (centres aériens régionaux), la division d'instruction de Dugny et des GMIT (groupements des moyens d'instruction et de transmission, unités spécifiques rattachées aux bases), voire dans les aéro-clubs. Les pilotes de classe A étaient tenus d'effectuer 30 à 50 heures de vol sur avion de guerre moderne, ceux de classe B 10 à 15 heures sur avion de guerre ancien.

L'effort accompli en faveur des réservistes ne donna pas le résultat escompté en grande partie parce qu'une majorité d'entre eux était atteinte par la limite d'âge.

Programme d'expansion

La DM du 28 octobre 1939 avait créé huit ensembles (EAP/EEP), mais cela restait insuffisant pour répondre aux exigences du « Plan des 3 200 ». Il était nécessaire de disposer de trente ensembles, dont douze pour l'instruction des officiers, ce qui entraînait les besoins suivants : 3 400 avions d'écolage, 1 190 moniteurs et 204 pistes. Chaque ensemble devait fournir 450 pilotes par an.

Toutefois, après examen approfondi de la situation, il s'avéra impossible de créer plus de vingt-quatre ensembles en métropole. Seulement dix pouvaient l'être rapidement et il fut décidé de délocaliser dix nouveaux ensembles sur l'Afrique du Nord.

En ce qui concerne la formation des officiers pilotes, l'école de Bordeaux et celle de Versailles constituèrent chacune deux ensembles de pilotage. Un autre fut immédiatement créé à Meknès. On disposait ainsi de cinq ensembles sur les douze prévus, le reste devant être implanté à raison d'un par mois à partir de mai 1940.

Pour les sous-officiers, neuf ensembles furent formés (voir tableau page 43, auquel il convient d'ajouter le centre

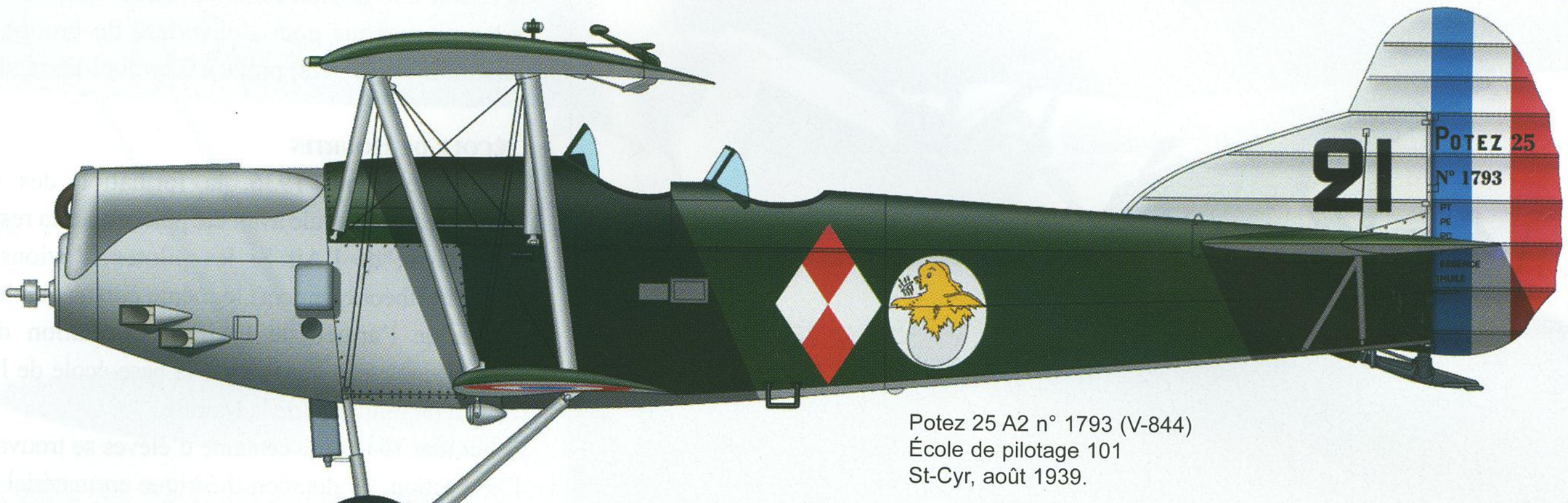
De haut en bas :

Un Potez 600 de l'EEP n° 25 de St-Brieuc. Cet appareil (n° 10) appartenait précédemment à l'aéro-club de Boulogne-sur-Mer. On note l'insigne de l'Aviation populaire sous le poste de pilotage arrière.
(Collection B. Hugot)

Tous les avions civils furent réquisitionnés et pour la plupart utilisés dans les écoles élémentaires, même ce vénérable Morane-Saulnier MS.147 datant du milieu des années vingt et ayant appartenu à la Compagnie française d'Aviation, que l'on voit ici probablement sur la piste d'Istres. (CT Air)

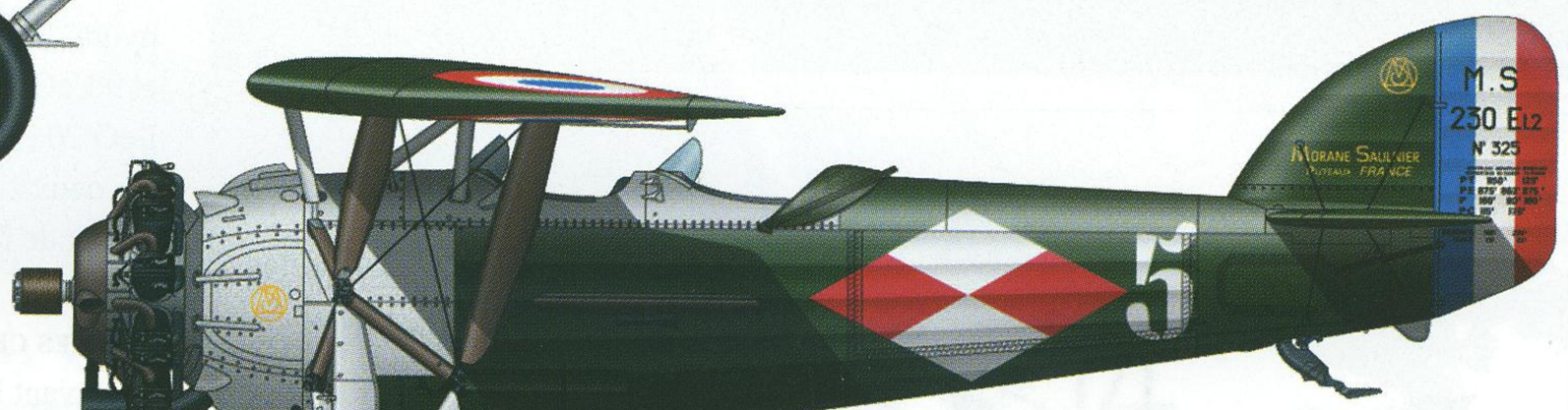
Appareil standard des écoles auxiliaires, le Morane-Saulnier MS.230 fut commandé à 1 340 exemplaires. Les sous-traitants (SFAN, Aubert et Levasseur) n'honorèrent leurs contrats que partiellement, voire pas du tout. Sur la photo, l'un des rares MS.230 (n° 618 ou 619) livré par la SFAN de Nevers juste avant l'armistice. (Collection J. Mutin)

Successeur du MS.230, le MS.315 a fait l'objet de divers marchés portant sur 770 exemplaires, dont la majorité a été sous-traitée à de petites entreprises. Seules 313 machines ont été construites au moment de l'armistice. Ici, le n° 74 appartenant selon toute vraisemblance au groupe d'écoles d'Istres.
Collection J. Mutin)



Potez 25 A2 n° 1793 (V-844)
École de pilotage 101
St-Cyr, août 1939.

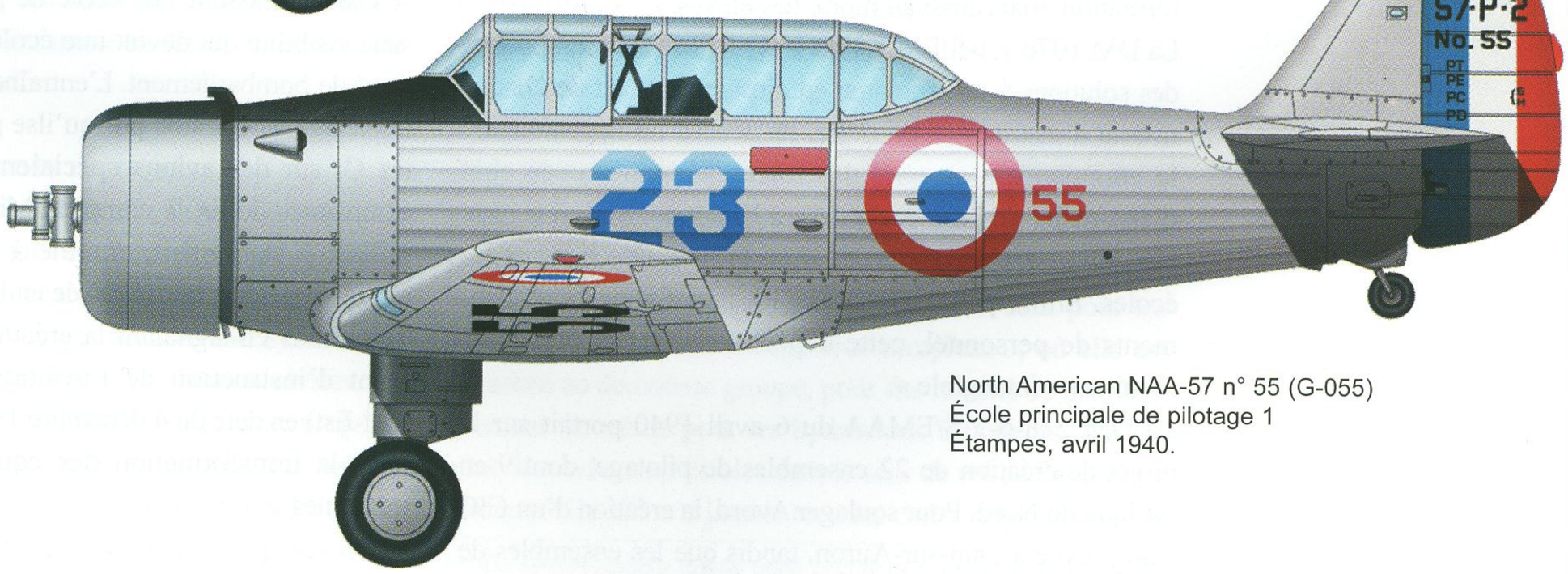
Le losange rouge et blanc, signalant qu'il s'agit d'un avion d'entraînement au PSV, est répété sur le dessus du plan supérieur.



Morane-Saulnier MS.230 n° 325 (M-808)
École de perfectionnement
Istres, 1939.

Morane-Saulnier MS.230 n° 380 (M-851)
École auxiliaire de pilotage 44
St-Etienne, mai 1940.

Caudron C.635 Simoun n° 109 (T-269)
Division d'instruction
Dugny-Le Bourget, 1939.



North American NAA-57 n° 55 (G-055)
École principale de pilotage 1
Étampes, avril 1940.

© P-A. Tilley - 2004

Les écoles de pilotage

En haut :
en mai 1940, le Potez 25 A2 reste le modèle le plus répandu au sein des écoles.
Sur ce cliché, le n° 515 de la section de vol sans visibilité de Toulouse en 1940.
On note la variation du losange.

Ci-dessus :
le Romano 82 était réservé aux écoles principales et aux centres d'instruction.
On voit ici le Ro 82 n° 41 de l'EP 101 de St Cyr repliée à Royan en juin 1940.
(Collection J. Mutin)

d'Istres). Enfin, en Afrique du Nord, quatre ensembles furent créés à Marrakech, Fèz, Tafaraoui et Boufarik; ces deux derniers ne commencèrent à fonctionner qu'à partir du début du mois d'avril 1940. Il était prévu un accroissement de deux ensembles par mois à partir de mai.

Entre prévisions et réalisations

Comme on s'en doute à la simple lecture du tableau de la page 43, un goulet d'étranglement ne tarda pas à se former au niveau des EPP, incapables d'absorber les élèves ayant terminé leur instruction en EAP. Il en résulta un ralentissement volontaire au sein des EAP, avec pour conséquence un allongement abusif des stages et un espacement important entre les vols, préjudiciables non seulement à la qualité de la formation, mais aussi au moral des élèves.

La DM 1076 1.1-S/EMAA du 4 avril 1940 tenta d'apporter des solutions à ce problème en ajustant le débit de chaque niveau d'instruction. En outre, un accord fut négocié entre le commandant en chef des forces aériennes et le chef d'état-major de l'armée de l'Air à l'Intérieur pour une juste répartition des avions neufs entre la première ligne et les écoles. Enfin, pour faire cesser les trop fréquents mouvements de personnel, cette dépêche déclara le personnel moniteur « intangible ».

La DM 278-6-3 S/EMAA du 6 avril 1940 portait sur le projet de création de 22 ensembles de pilotage, dont 9 en Afrique du Nord. Pour soulager Avord, la création d'un CIC était prévue à Dun-sur-Auron, tandis que les ensembles de La Rochelle, Royan et Issoudun devaient être dotés d'une EPP. Si le CIC d'Oran commença à fonctionner à la mi-mai, le temps manqua pour l'ouverture du groupe d'escadre (ensemble polyvalent) prévu à Clermont-Ferrand.

L'école de Hourtin

Depuis décembre 1936, la formation des pilotes de l'Aéronautique navale avait été placée sous la responsabilité du ministre de l'Air. Si les pilotes d'avions terrestres suivaient (théoriquement) le même cursus que leurs homologues de l'armée de l'Air, la formation des pilotes d'hydravions était assurée par la base-école de Hourtin qui relevait du ministère de la Marine.

Début mai 1940, une centaine d'élèves se trouvait en cours d'instruction. La dotation théorique en matériel était de 97 hydravions (soit 40 FBA 17, 24 CAMS 437, 24 NC.470/471 et 9 LeO H.257bis), 5 chasseurs monoplaces, 9 biplaces et 9 LeO 20 et Potez 540. L'école tournait en fait avec à peu près les deux tiers de matériel, le troisième tiers constituant le volant de fonctionnement.

Autres centres

Peu avant la guerre fut ouvert à Sommesous un centre d'instruction à l'observation sur avion autogire (CIOAA). Le 28 août 1939, il avait reçu ses trois premiers LeO C.30. Il fut replié sur Briard le 21 mai 1940, puis sur Tonneins à la mi-juin. À l'armistice, il disposait de 12 LeO C.30 et 301.

Un premier centre de transformation sur Potez 63.11 des équipages de GAO (groupes aériens d'observation) fut créé à Toulouse en octobre 1939. Équipé de rarissimes Potez 631DC (double commande), il formait simultanément deux équipages de cinq ou six GAO différents qui, une fois revenus dans leur unité d'origine, servaient à leur tour de moniteurs pour le reste des navigants.

Il fut bientôt secondé par les groupes de transformation 521 et 522, formés en novembre à Romilly à partir des GAO 1/508 et 546. Un GT 523, issu d'éléments des GAO 2/514 et 543, vit le jour à St-Etienne-de-St-Geoirs en décembre.

La transformation des pilotes sur Potez 63.11 ne fut pas une mince affaire. La plupart des GAO étaient formés de réservistes, qui n'avaient jamais piloté un avion plus moderne que le Potez 25. Néanmoins, au début de mai 1940, on chiffrait à 217 le nombre de pilotes effectivement transformés, ce qui cadrait à peu près avec les besoins, puisque les GAO alignaient alors 229 Potez 63.11 (mais seulement deux des trente-cinq GAO possédaient une dotation complète de douze appareils).

À Cazaux existait une école de pilotage et de navigation sans visibilité qui devint une école de perfectionnement de tir et de bombardement. L'entraînement au PSV n'était pas l'apanage de Cazaux, puisqu'ilse pratiquait également dans les CI sur des avions spécialement aménagés. Pour les campagnes de tir, le camp de Mourmelon était également utilisé; y stationnait, comme à Cazaux, une section de remorquage de cibles équipée en Bloch 131 et Bloch 200.

Terminons en signalant la création du GIABSE (groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est) en date du 4 décembre 1939, qui permettra d'accélérer la transformation des équipages sur bombardiers modernes.

Suite et fin au prochain numéro

LES CODES DE LA LUFTWAFFE (1935-1939)

Jean-Claude Mermet

LE 1ER MARS 1935 voit la création officielle de la Luftwaffe. Le *Reichsluftfahrtministerium* (RLM, ministère de l'Air) fondé l'année précédente et dirigé par Hermann Göring devient l'autorité administrative suprême pour tout ce qui touche à l'aviation, tant militaire que civile. En plus de son portefeuille de ministre, Göring prend le poste d'*Oberbefehlshaber der Luftwaffe* (commandant suprême de l'armée de l'Air) et dépend alors directement de l'*Oberbefehlshaber der Wehrmacht* (commandant suprême des armées), en l'occurence Adolf Hitler.

Le territoire du Reich est divisé en *Luftkreise* (équivalents des régions aériennes françaises). Les commandements régionaux, ou *Luftkreiskommandos*, sont au nombre de six, répartis comme on le voit sur la carte ci-contre. À noter que le *Luftkreiskommando* 6 ne gère que l'aviation maritime et ne dispose d'aucun territoire. En complément, existera à partir de 1936 un *Luftkreiskommando* 7, sous les ordres du commandant des écoles et chef du matériel aérien à Braunschweig, et un *Luftkreiskommando* 8 en Autriche, après l'Anschluss.

Le mois de mai 1939, donc environ trois mois avant l'ouverture des hostilités, voit s'instaurer la forme définitive de l'organisation de la Luftwaffe.

LES *LUFTKREISE* ET LES CODES TACTIQUES

Dès la création de la nouvelle Luftwaffe, l'unité de base est la *Geschwader* (escadre) qui comprend trois *Gruppen* (groupes), composés chacun de trois *Staffeln* (escadrilles).

Le 1er juin 1936 entre en vigueur un nouveau système de codes en remplacement des immatriculations civiles, au moins pour les unités opérationnelles, voire « semi-opérationnelles ». À compter de cette date, tous les avions opérationnels portent désormais un code composé de cinq caractères, soit quatre chiffres et une lettre, disposés de la manière suivante :

– 1) un chiffre, indiquant le *Luftkreis*;

– 2) un chiffre, désignant la *Geschwader* par son ancienneté de son affectation au sein du *Luftkreis*, sans tenir compte de sa spécialité;

– la croix de fuselage

– 3) une lettre, marque individuelle de l'avion;

– 4) un chiffre, indiquant le *Gruppe*;

– 5) un chiffre, indiquant la *Staffel*.

Prenons l'exemple du Dornier Do 23 figurant sur la photo ci-contre et codé 32+L26. Le « 3 » représente le *Luftkreis* 3, le « 2 » la KG 153, deuxième *Geschwader* mise en place dans le *Luftkreis* 3 [1], le « L » la lettre individuelle de l'appareil, le « 2 » le II. *Gruppe* et le « 6 » la 6. *Staffel*.

La distinction entre *Gruppe* et *Staffel* se fait par l'emploi de chiffres romains pour les groupes (ex : II./KG 153) et arabes pour les escadrilles (ex : 2./JG 132). À noter que le point obligatoire qui suit ces chiffres, romains comme arabes, signifie « ème » en allemand, ce qui donne la lecture suivante : 2e *Gruppe* de la KG 153 ou 2e *Staffel* de la JG 132, pour reprendre les exemples précédents.

Sur les flancs du fuselage, les deux premiers caractères sont séparés des trois autres par la *Balkenkreuz*. Sur la voilure (dessus et dessous), le code est peint aux extrémités des ailes, juste en deça de la croix d'aile, de la même manière : le premier groupe de deux caractères d'un côté, le second groupe de trois caractères de l'autre. Sur les biplans, la lettre individuelle est peinte sur l'axe de symétrie, sauf pour les avions « à train d'atterrissage fixe complexe », où elle est rattachée au deuxième groupe, pour des raisons de lisibilité. Il en est de même pour les hydravions à flotteurs. Sur les ailes, les codes sont lisibles dans le sens de vol de l'avion. Le Henschel Hs 123 n'a jamais reçu les codes complets sur les

[1] On ignore encore quelle unité portait le code 31 et même s'il a jamais été affecté.

Carte des *Luftkreiskommandos* à leur création.

Source : *Jagdwaffe* vol. 1 n° 3 - Classic Publications.

CODES DE SPÉCIALITÉ

0	*Küstenflieger*	garde-côtes
1	*Nahaufklärung*	observation
2	*Fernaufklärung*	reconnaissance
3	*Jagd*	chasse
4	*Jagd*	chasse lourde
5	*Kampf*	bombardement
6	*Stürtzkampf*	bombardement en piqué
7	?	
8	*KGzbV*	transport
9		unités embarquées

ailes, seule la lettre individuelle étant appliquée sur l'axe de symétrie de l'extrados de l'aile supérieure.

L'avantage du système est de masquer l'identité de l'escadre, son inconvénient, c'est la redondance entre les deux derniers caractères. Vu la composition immuable des *Gruppen*, les 1., 2. et 3. *Staffeln* appartiennent inévitablement au I. *Gruppe*, quelles que soient l'escadre et sa spécialité.

Il existe, cependant, une exception, et cette exception, c'est le zéro situé en quatrième et/ou cinquième positions. Un zéro en quatrième et cinquième positions (ex : 32+A00) indique un avion du *Geschwaderstab*. Un zéro en cinquième position (ex : 32+A10) indique un avion du *Gruppenstab*.

Certaines KG se sont vues augmenter d'un IV. *Gruppe*. Les codes ont été complétés par un sixième caractère afin de pouvoir noter les 10., 11. et 12. *Staffeln*, comme sur un Ju 86 de la 12./KG 153 codé 32+C412. Une exception cependant, la 10./KG 157, qui forme le personnel de la Légion Condor, a ses avions codés 71+x10 (ou « x » représente la lettre individuelle de chaque avion).

Notons une dernière exception, le maintien du code 53+ pour la KG 158 (issue de la KG 155) mutée en Autriche après l'Anschluss de mars 1938, alors qu'elle aurait dû recevoir le code 82+.

La numération des *Geschwader*

On a vu que le Do 23 ci-dessous codé « 32+L26 » appartient à la KG 153. Les *Geschwader* sont toutes référencées par trois chiffres qui ont chacun une fonction bien précise :

– le premier chiffre (« 1 ») reprend le quantième de la création de l'escadre au sein de son *Luftkreis* dans sa spécialité; ici, première escadre de bombardement affectée au Luftkreis;

– le deuxième chiffre (« 5 ») indique la spécialité, ici le bombardement;

– le troisième chiffre est celui du *Luftkreis*.

La liste des codes de spécialité est donnée dans l'encadré ci-contre. À noter qu'il est souvent redondant, l'abbréviation « KG » ou « JG » suffisant à préciser la nature des missions confiées à l'escadre.

Toutefois, ce système a l'inconvénient majeur de ne pas assurer une numérotation constante à une unité. Lorsqu'en 1938, les sept *Luftkreiskommandos* deviennent dix *Luftwaffengruppenkommandos*, la JG 132 est rebaptisée JG 131.

Les avions de chasse

Sur les avions de chasse monomoteurs, les codes alphanu-

Vol en formation de Dornier Do 23G du II./KG 153 basé à Finsterwalde fin 1936. (MAP)

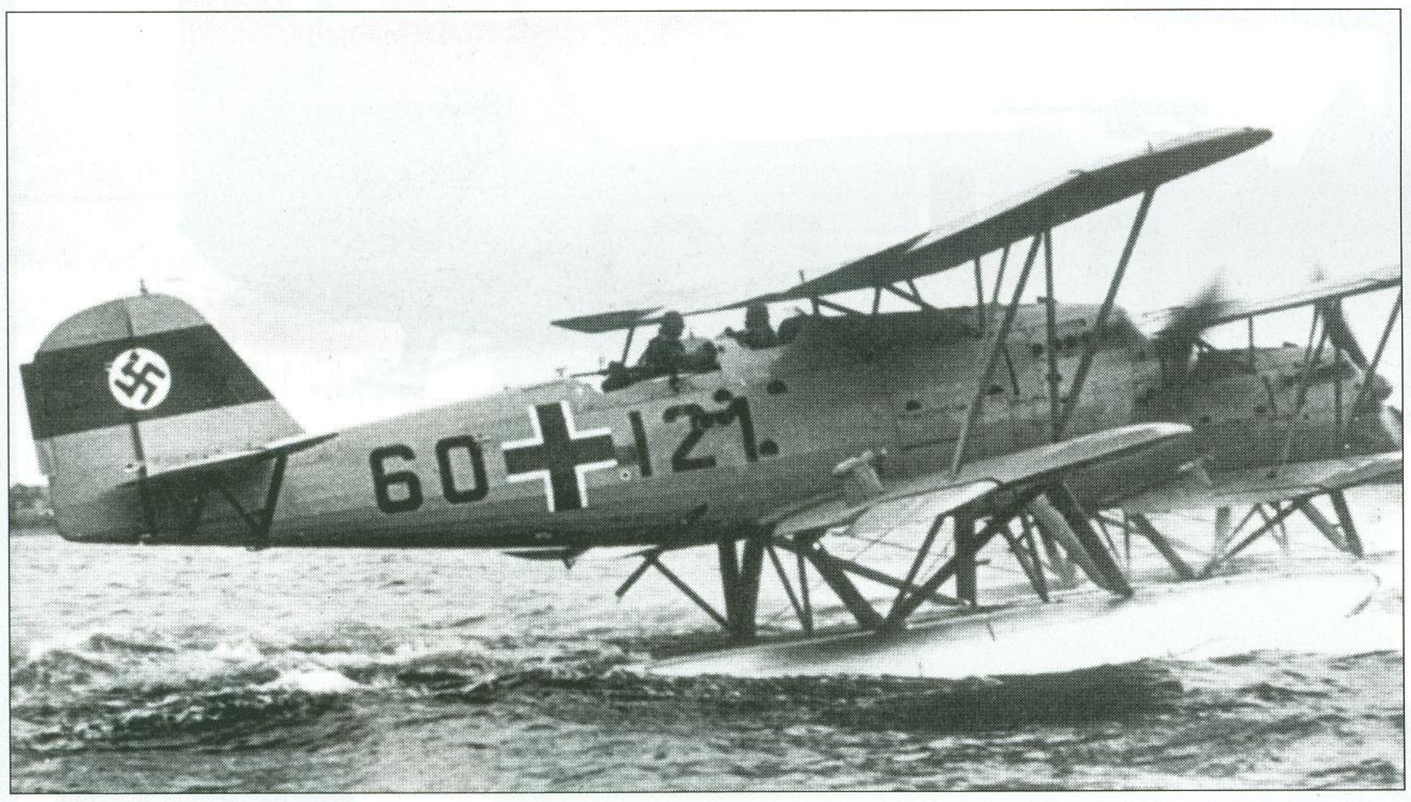
Heinkel He 51B-1
1./JG 35
Bad Aibling, fin 1937.

Heinkel He 46C
1./(H) 212
Cottbus, 1937.

Henschel Hs 123A-1 (WNr. 969)
3./St.G. 165
Kitzingen, 1937.

Junkers Ju 87A-1
4./St.G. 165
Schweinfurt, 1937.

© P-A. Tilley - 2004



En haut :
trois Junkers Ju 86A-1, à moteurs Jumo 205C-4 diesel, du second groupe de la KG 253, une escadre qui, comme le deuxième chiffre sur le fuselage l'indique, était la troisième escadre affectée au sein du *Luftkreis* 3. Le II./KG 253 était stationné à Erfurt. On notera avec intérêt que les appareils portent leur code sur les extrados, mais que la lettre individuelle est peinte sur le dessus du fuselage. (MAP)

Ci-dessus :
deux Heinkel He 60C de la 1./Kü.Fl.Gr. 206 à Nordeney, début 1937. (MAP)

Ci-contre :
un Junkers Ju 52/3m g3e de la *Flugzeugführerschule* (C) à Lechfeld, à l'été 1938. (MAP)

mériques sont abandonnés par décision du 2 juillet 1936, effective au 1er septembre. Ils sont remplacés par une combinaison de couleurs, de chiffres, de chevrons et de barres. Nous traiterons ce sujet séparément dans un prochain numéro.

Les avions maritimes et de renseignement

Le nombre d'exemplaires de ces deux types d'avion en unité n'est jamais assez important pour former une *Geschwader* complète. Aussi, le chiffre représentant la *Geschwader* est-il remplacé par un zéro, comme sur le He 60 ci-contre. La subtilité de ce code, en ce qui concerne les unités de marine, est d'offrir une lecture en clair de l'identité de l'unité : si l'on omet la lettre individuelle de l'avion, de droite à gauche on lit 1206, soit 1. *Staffel* du Kü.Fl.Gr. 206.

Cette subtilité ne fonctionne pas avec les avions de reconnaissance et d'observation. Le chiffre représentant habituellement le groupe (le quatrième) sert ici à indiquer l'ancienneté de l'unité dans le *Kreis*. C'est ainsi que le (H)18 est codé 80+x1x et le (H)14 est codé 80+x2x.

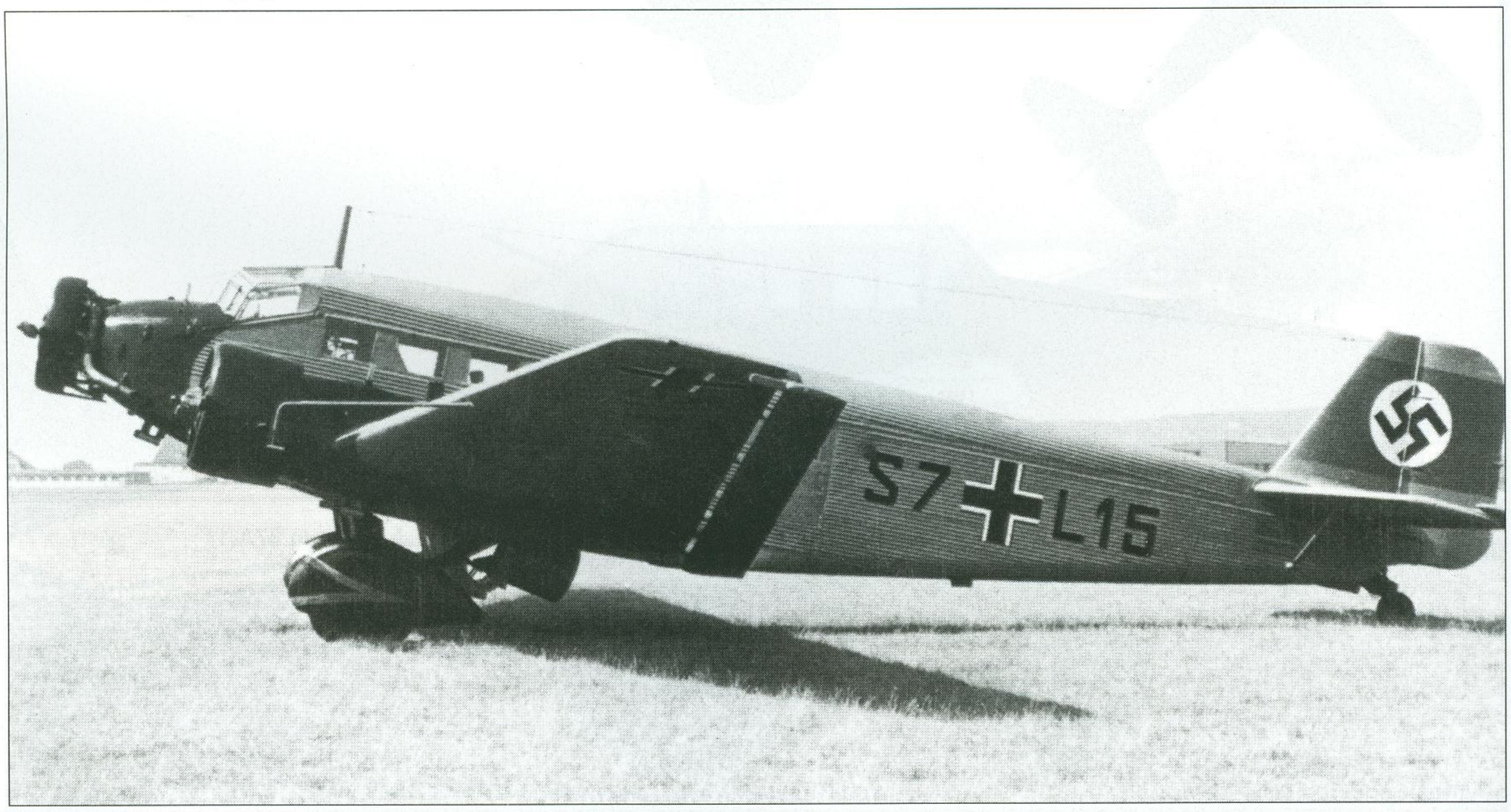
En avril 1938, les KG et les LG (*Lehrgeschwader*) mettent sur pied leurs propres unités de reconnaissance qui sont alors appelées *Stabsstaffeln* (escadrilles d'état-major). Certains groupes autonomes, comme le IV./KG 153, créent une *Aufklärungskette* (patrouille de reconnaissance) au sein de l'état-major du groupe. À cause de ces nouvelles entités, les codes sont alors modifiés de la façon suivante (en prenant la lettre individuelle « x » pour chaque exemple) :

Geschwaderstab KG 153	32+x00
Stabsstaffel KG 153	32+x0K
Gruppenstab IV./KG 153	32+x40
Aufl.Kette IV./KG 153	32+x4K
10./KG 153	32+x410
etc.	

Les écoles

Au début, seul le numéro du *Luftkreis* sous la forme 01, 02, etc., apparaît en première position. Par la suite le zéro est remplacé par la lettre « S » (pour *Schule*, école). Certaines écoles indiquent en plus le *Luftgau*, donnant ainsi parfois des nombres élevés. Dans tous les cas, les avions sont numérotés dans l'ordre chronologique de leur arrivée à l'école, sans distinction de leur affectation à une quelconque section.

La lettre qui, dans les unités de première ligne, représente la lettre individuelle de l'avion, sert ici à identifier la division



LISTE DES CODES 09.35 - 08.39

***LUFTKREIS* 1** (Königsberg)

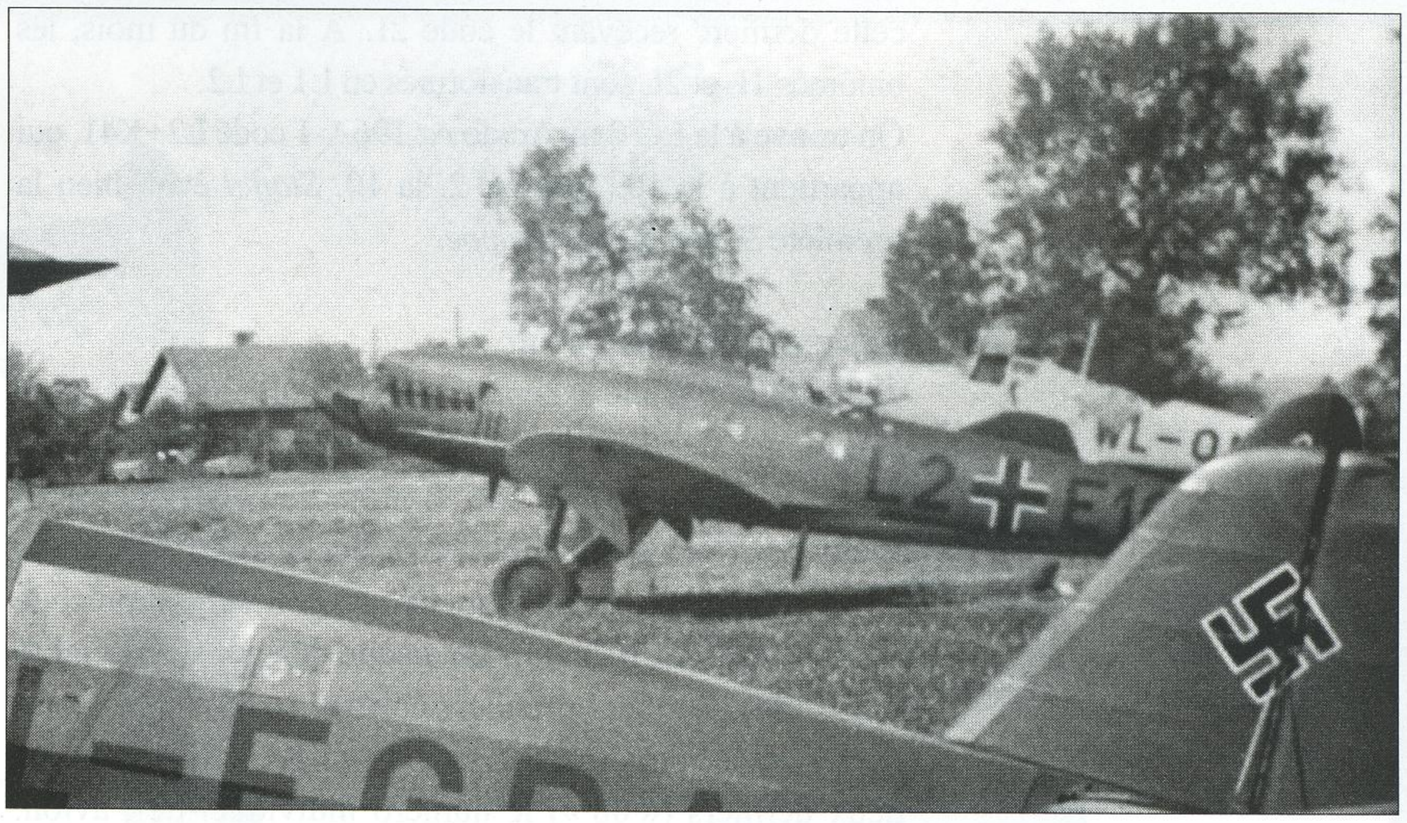
10+x1x	05.34-10.37	(F)121	
10+x1x	11.37-11.38	(F)11	
10+x1x	11.38-08.39	(F)10	
10+x2x	10.36-11.37	(H)111	
10+x2x	11.37-06.38	(H)11	
12+x1x	11.38-08.39	St.G.160	deviendra St.G. 1

***LUFTKREIS* 2** (Berlin)

20+x0x	11.38-08.39	(F)122	
20+x1x	04.36-11.37	(F)122	
20+x1x	11.37-11.38	(F)22	
20+x1x	11.38-08.39	(F)121	
20+x2x	04.36-11.37	(H)112	
20+x2x	11.37-11.38	(H)12	
20+x2x	11.38-08.39	(H)21	
20+x3x	04.36-11.37	(H)212	
20+x3x	11.37-11.38	(H)52	
20+x3x	11.38-08.39	(H)41	
20+xAx	07.37-11.38	ALGr	(*Aufklarüngslehr*)
21+	09.35-05.37	JG 132	
21+x4x	10.37-08.39	IV./KG 152	deviendra I./KG 1
22+	11.38-08.39	KG 252	deviendra KG 2
23+	09.35-11.37	St.G.162	
25+	04.36-08.39	KG 152	deviendra KG 1
27+	11.35-07.36	KG 152	
LG+	05.37-11.38	LG Greifswald	devient LG 1

***LUFTKREIS* 3** (Dresde)

30+x1x	01.36-11.37	(F)123	
30+x1x	11.37-11.38	(F)23	
30+x1x	11.38-08.39	(F)11	
30+x2x	07.36-11.37	(H)113	
30+x2x	11.37-11.38	(H)13	
30+x2x	11.38-08.39	(H)31	
32+	12.35-08.39	KG 153	KG 3 et KG 77
33+	04.36-08.39	KG 253	deviendra KG 4
35+	11.36-08.39	St.G.163	deviendra St.G. 2



Un Heinkel He 70E du *Gruppenstab* I.(J)/LG 2 à Garz, fin août 1939.
La LG 2 fut la dernière unité de la Luftwaffe à basculer dans le nouveau système de codification à quatre caractères alphanumériques tel qu'il sera utilisé pendant toute la durée de la guerre.
(MAP)

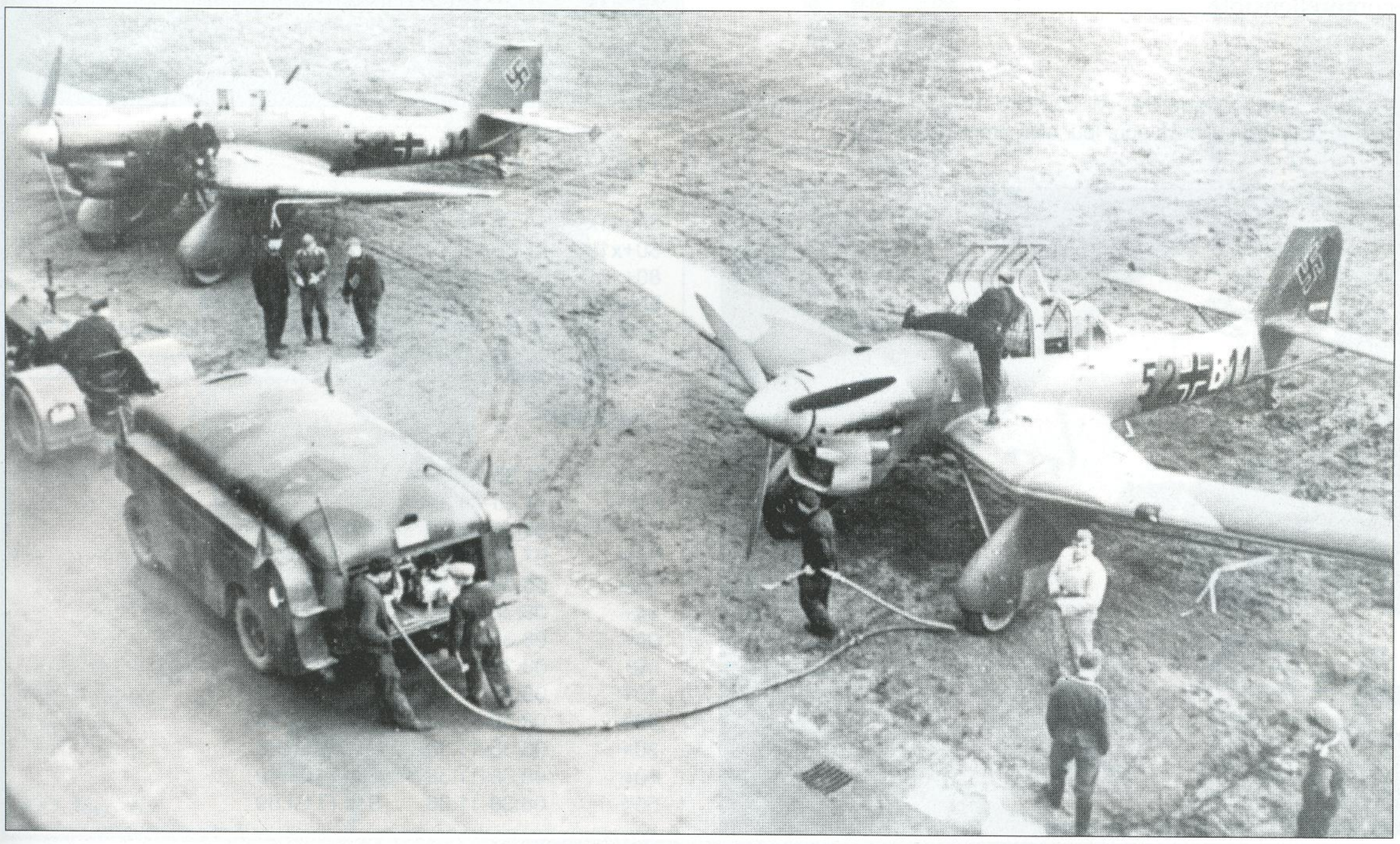
des vols (ou spécialité). Malheureusement, les archives disponibles ne permettent pas de reconstituer la liste des codes affectés aux écoles.

LEHRGESCHWADER

Dès la création de la Luftwaffe, la *Lehrgeschwader* (LG) de Greifswald est chargée de développer les méthodes d'emploi au combat des différents avions en service. Dans son code, le dernier chiffre, indiquant habituellement le numéro de la *Staffel* en lecture directe (1 = 1. *Staffel,* 6 = 6. *Staffel*, etc.), précise ici la position de la *Staffel* au sein de son groupe. C'est-à-dire qu'un avion codé LG+A12 appartient à la deuxième *Staffel* du I. *Gruppe* (soit la 2./LG) et qu'un avion codé LG+A23 appartient à la troisième *Staffel* du II. *Gruppe* (soit la 6./LG).

Dès le début de sa formation, la LG est composée de quatre groupes avec chacun sa propre spécialité : I. *Gruppe*, chasseurs légers (*Jäger*); II. *Gruppe*, chaseurs lourds (*Zerstörer*); III. *Gruppe*, bombardiers (*Kampfflugzeuge*) et IV. *Gruppe*, bombardiers en piqué (*Stuka*).

D'abord affectée du code LG, elle se voit codée 1L lors de la création de la seconde *Lehrgeschwader* en novembre 1938,



Deux Junkers Ju 87A-1 de la 1./St.G.165 à Kitzingen.
L'avion au second plan était probablement l'avion du *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Helmut Bruck.
(MAP)

cette dernière recevant le code 2L. À la fin du mois, les binômes 1L et 2L sont transformés en L1 et L2.
On trouve à la LG 2 un Arado Ar 196A-1 codé L2+X41, qui appartient à la 10.(*See*)/LG 2, la 10. *Staffel* étant bien la première *Staffel* du IV. *Gruppe*.

Les unités de transport

À l'origine et à une exception près, les unités de transport sont toutes des KGr.zbV (*Kampfgruppe zur besonderen Verwendung*, groupes de bombardement à emploi spécial). Elles voient le jour en juillet et août 1938. Leurs codes prennent la forme d'un disque noir suivi d'un code à quatre chiffres (01+08). Le disque désigne la spécialité (transport), les deux premiers chiffres (« 01 » dans notre exemple) le numéro du *Gruppe* (ici KGr.zbV 1) et les deux derniers (« 08 ») le numéro individuel de l'avion. Un KGr.zbV comprend quatre *Staffeln* de 12 appareils chacune et un *Stab* de 2 appareils, soit un total de 50 machines. Notons que « 03 » est affecté d'août à novembre 1938 (crise des Sudètes) à la KG 186 qui, à l'origine, est une unité de la Marine et qui redeviendra le TGr 186 code (61+x8x).

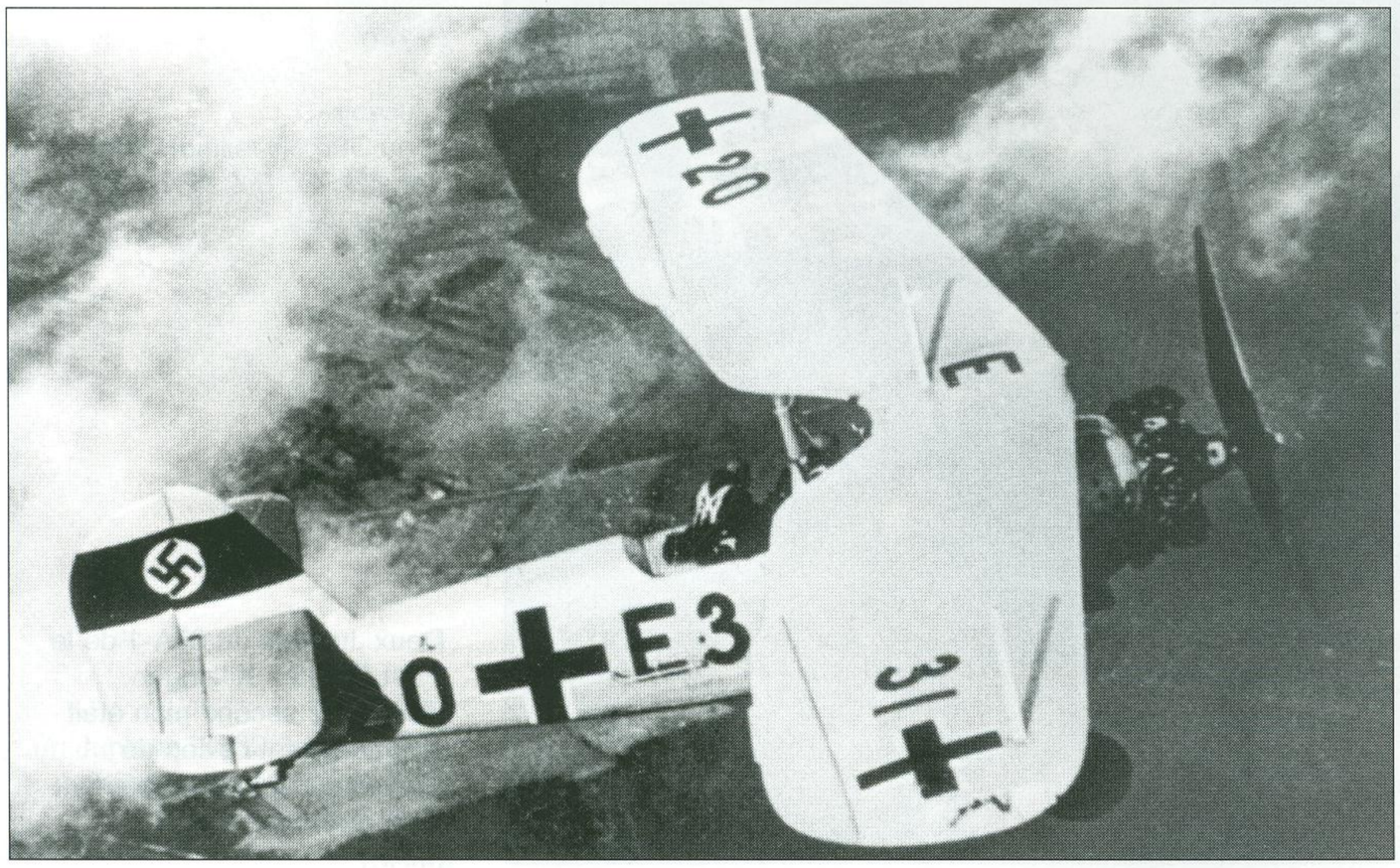
Les unités d'assaut

En août 1938 sont créés cinq *Schlachtgruppen* (groupes d'assaut) qui suivent le même système que les unités de transport, sauf que le numéro du groupe est inversé (10 au lieu de 01) et que le disque noir est remplacé par un triangle noir. Chaque groupe d'assaut possède trois *Staffeln* de 12 avions chacune et un état-major de 4 appareils, soit un total de 40 avions.

La complexité du système, qui ne sera réformé qu'au moment de l'entrée en guerre, démontre la mainmise de la bureaucratie sur l'armée allemande. Certes, il convenait de masquer aux nations démocratiques la montée en puissance de la Luftwaffe, mais par sa complication à l'extrême, ce système a engendré de nombreuses exceptions qui le rendent – même de nos jours – à peine compréhensible.

L'auteur tient à remercier M. Gerhard Stemmer et le Luftwaffe Verband de Barry Rosch pour leur aide précieuse.

Un Heinkel He 46C de la 1./(H) 212 au-dessus de la région de Cottbus. On distingue parfaitement la manière dont le code était répété sur l'extrados. (MAP)



***LUFTKREIS* 4** (Münster)

40+x1x	01.36-11.37	(F)124	
40+x1x	11.37-11.38	(F)24	
40+x1x	11.38-08.39	(F)22	
40+x2x	03.37-05.37	(F)224	
40+x3x	02.36-04.36	(H)214	
40+x3x	04.36-11.37	(H)114	
40+x3x	11.37-11.38	(H)14	
40+x3x	11.38-08.39	(H)12	
41+	06.34-09.36	KG 154	deviendra KG 157
42+	04.37-05.39	KG 254	deviendra KG 54
42+	10.36-05.39	KG 157	(éléments)

***LUFTKREIS* 5** (Münich)

50+x1x	04.36-11.37	(F)125	
50+x1x	11.37-11.38	(F)25	
50+x1x	11.38-08.39	(F)123	
50+x2x	10.35-04.36	(H)315	
50+x2x	04.36-11.37	(H)115	
50+x2x	11.37-11.38	(H)15	
50+x2x	11.38-08.39	(H)13	
50+x21	03.38-07.38	1./(H)18	
51+	04.37-04.38	JG 135	
52+	10.35-08.39	St.G.165	deviendra St.G.77
53+	04.36-03.38	KG 155	deviendra KG 55
53+	03.38-08.39	KG 158	deviendra KG 76
54+	04.37-08.39	KG 255	deviendra KG 51
55+	04.37-08.39	KG 355	deviendra KG 53

***LUFTKREIS* 6** (Kiel)

60+x1x	02.36-08.39	Kü.Fl.Gr.106	
60+x2x	03.36-07.37	Kü.Fl.Gr.206	
60+x3x	03.37-08.39	Kü.Fl.Gr.306	
60+x4x	04.35-05.36	Kü.JGr. 136	
60+x4x	07.37-08.39	Kü.Fl.Gr.406	
60+x5x	07.37-08.39	Kü.Fl.Gr.506	
60+x6x	10.37-08.39	Kü.Fl.Gr.606	
60+x7x	07.37-08.39	Kü.Fl.Gr.706	
60+x8x	04.36-06.37	BFl.Gr.196	
60+x9x	06.37-08.39	BFl.Gr.196	
61+x8x	10.38-08.39	TGr.186	
6L+	09.37-11.38	LSt.See	

***LUFTKREIS* 7** (Hambourg)

70+x1x	05.37-11.37	(F)127	
70+x1x	11.37-11.38	(F)27	
71+	10.36-08.39	KG 157	deviendra KG 27
71+	05.37-03.38	St.G. 167	
72+	02.38-08.39	KG 257	deviendra KG 26

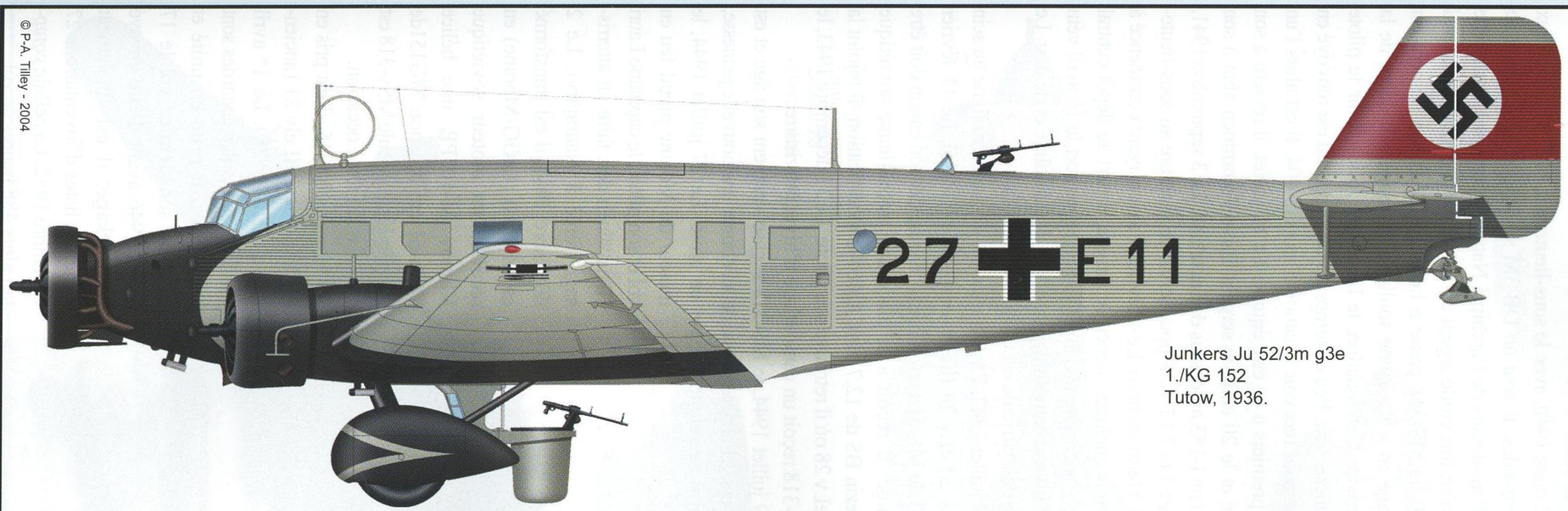
***LUFTKREIS* 8** (Vienne)

80+x1x	04.38-11.38	(H)18	
80+x1x	11.38-08.39	(H)14	
80+x2x	04.38-11.38	(F)28	
80+x2x	11.38-08.39	(F)124	
81+	03.38-08.39	St.G.168	deviendra St.G.76

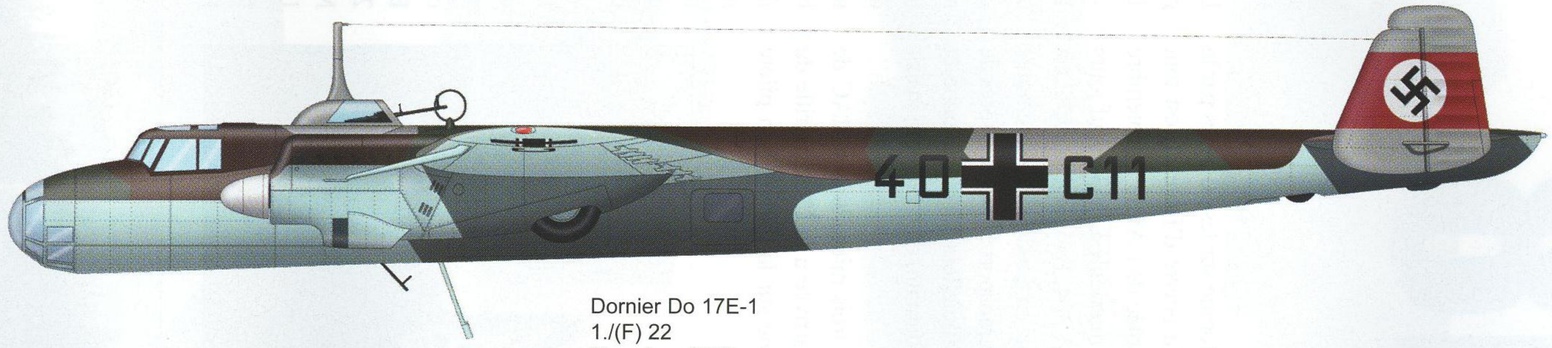
DIVERS

L1+	11.38-08.39	LG 1
L2+	11.38-08.39	LG 2
01+	07.38-05.39	KGr.zbV 1
02+	07.38-05.39	KGr.zbV 2
03+	08.38-10.38	KG 186
04+	08.38-10.38	KGr.zbV 4
05+	08.38-10.38	KGr.zbV 5
06+	08.38-10.38	KGr.zbV 6
10+	08.38-11.38	Sch.Fl.Gr.10
20+	08.38-11.38	Sch.Fl.Gr.20
30+	08.38-11.38	Sch.Fl.Gr.30
40+	08.38-11.38	Sch.Fl.Gr.40
50+	08.38-11.38	Sch.Fl.Gr.50

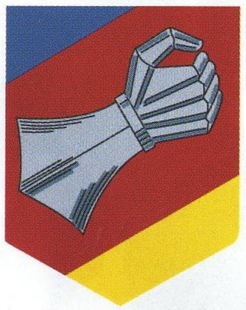
© P-A. Tilley - 2004

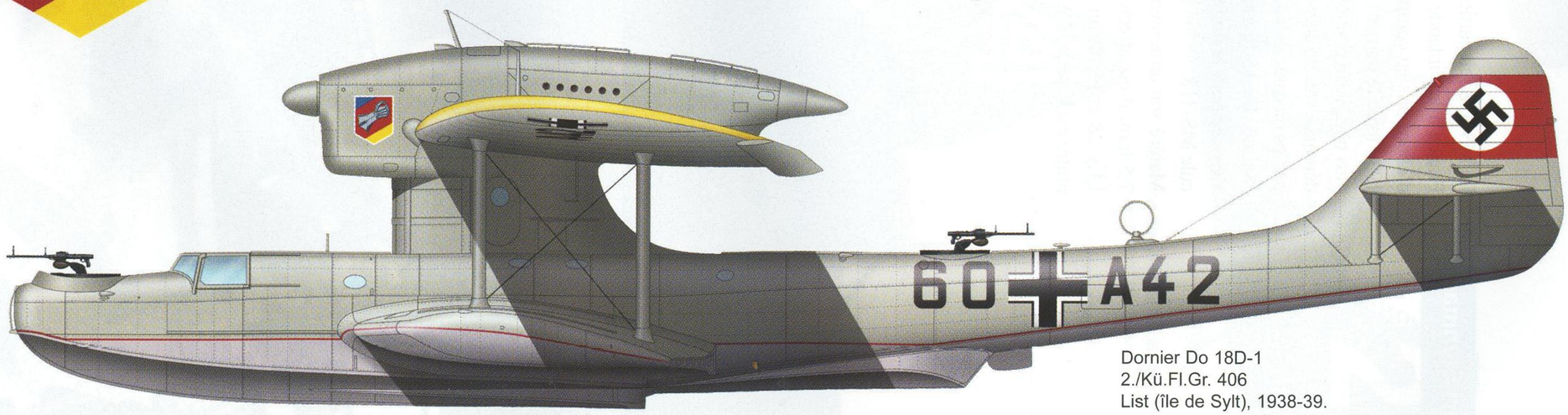


Junkers Ju 52/3m g3e
1./KG 152
Tutow, 1936.



Dornier Do 17E-1
1./(F) 22
Prenzlau, 1938.





Dornier Do 18D-1
2./Kü.Fl.Gr. 406
List (île de Sylt), 1938-39.

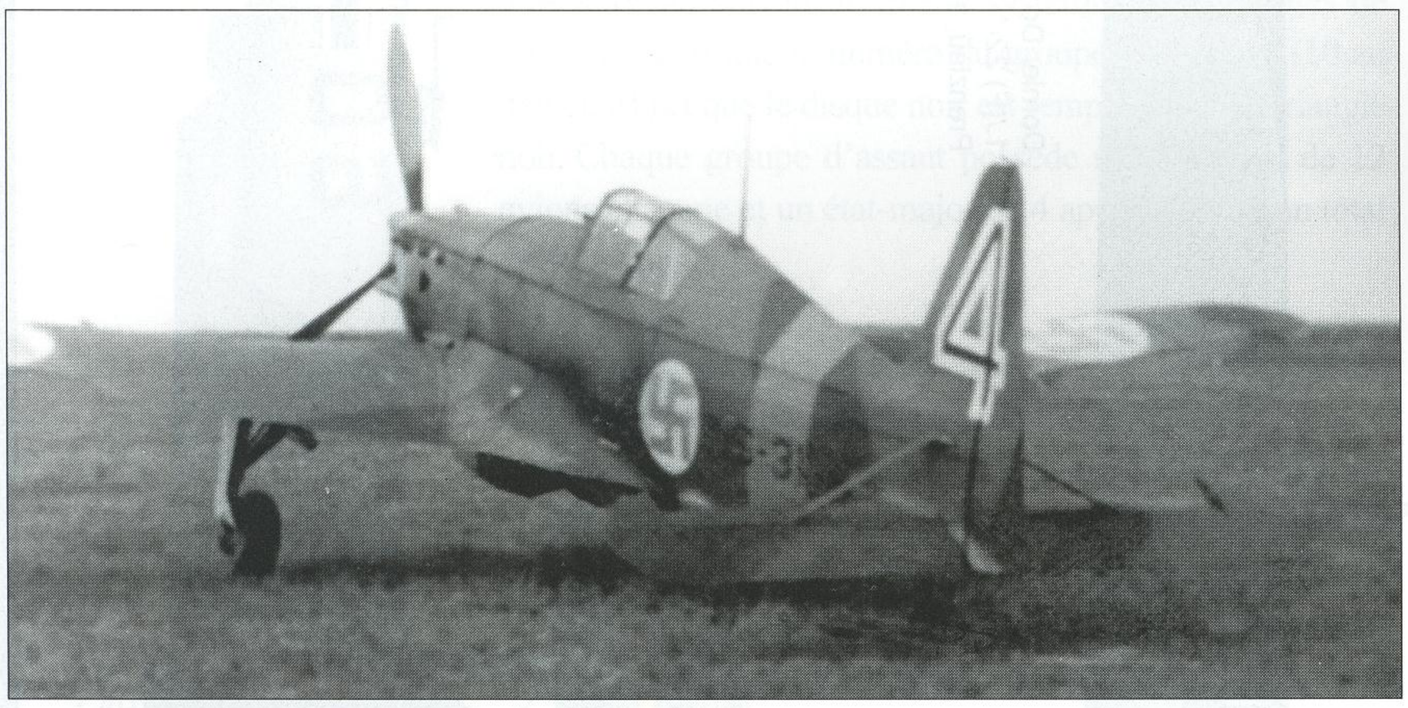
MS-318

LA VIE D'UN MORANE EN FINLANDE

Kari Stenman

Le MS-318 fait partie des 30 Morane sur les 50 livrés par la France à la Finlande pendant la guerre d'Hiver. Il est tout d'abord pris en compte par l'armée de l'Air le 2 septembre 1939 avec le numéro 614 et le matricule L-553. Neuf jours plus tard, il est convoyé à l'EAA 304. En janvier 1940 il est démonté, mis en caisse et expédié en Suède où il est remonté par les mécaniciens de AB Aerotransport à Bulltofta, près de Malmö. Le 15 février, il est officiellement réceptionné et s'envole pour la Finlande le lendemain, où il reçoit le matricule MS-318.

Malgré son armement limité à trois mitrailleuses MAC de 7,5 mm, il est affecté dès son arrivée à la 1ère escadrille du LLv 28 et reçoit un « 3 » jaune sur la dérive. Son pilote attitré est le sergent Antti Tani.

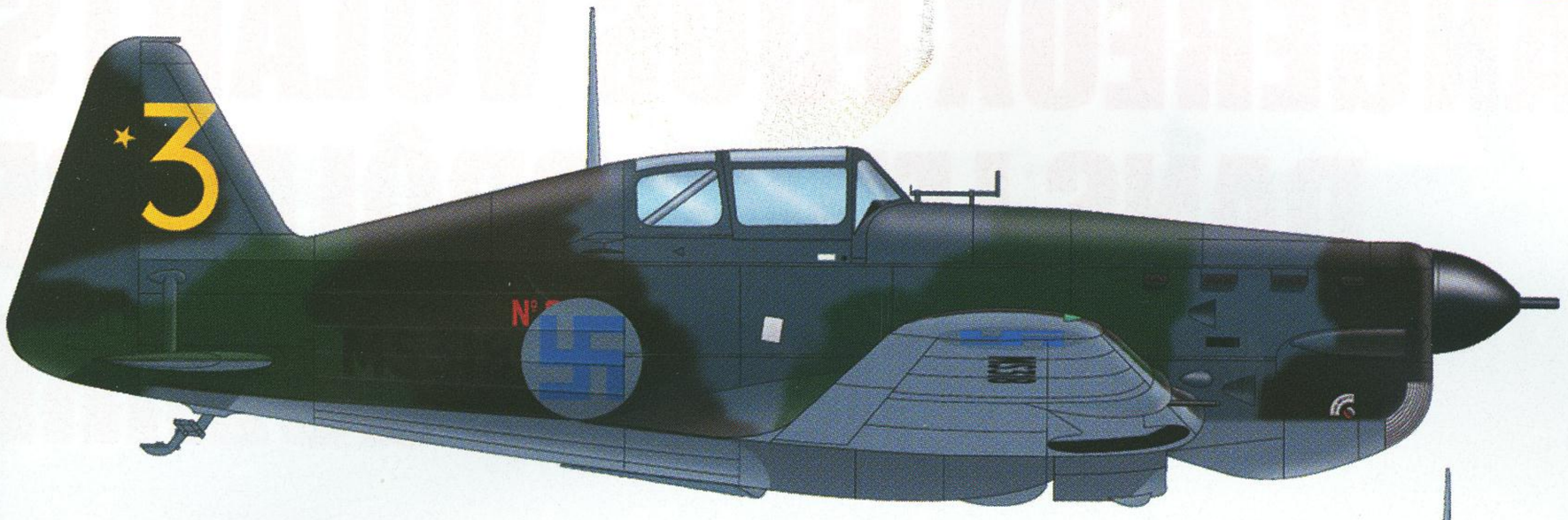


Le 2 mars 1940, avec le sous-lieutenant Pauli Massinen aux commandes, il abat un DB-3M soviétique appartenant au 1.AP au-dessus de l'archipel Nauvo. Pour symboliser cette victoire, une étoile argent est peinte sur la dérive. Le 28 mai 1940, le MS-318 passe à la 3/LLv 28 et son numéro est changé en « 8 » jaune souligné en rouge. Au début de la guerre de Continuation, le lieutenant Julius Röhr le pilote régulièrement. Peu de temps après, l'appareil est renvoyé en usine pour recevoir le canon d'axe HS 404. Il est alors l'un des premiers a en être équipé. Le 16 juillet, il revient à son unité et le 20 août, le sergent Toivo Tomminen abat à son bord un I-153 au-dessus de Santalahti. Le 3 septembre 1941, il part à la 2/LLv 28 pour servir de monture au sous-lieutenant Martti Inehmo. Le 4 février, l'avion ayant commencé à montrer quelques signes de fatigue, il part au dépôt central pour y subir une révision générale. Il en sort le 16 avril vétu du nouveau camouflage standard de vert olive et de noir. Le style du matricule est également modifié.

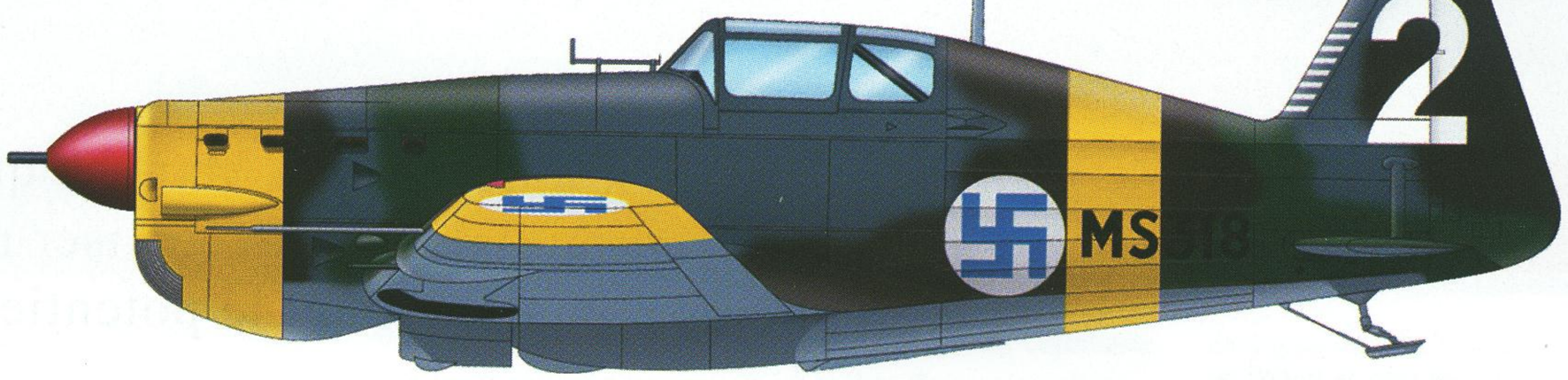
Le 8 juillet 1942, l'avion retourne en première ligne au sein de la 2/LeLv 28 (lieutenant Aarne Alitalo). Le 11 février 1943, le MS-318 retrourne à l'arrière car son canon doit être changé. Il reçoit à la place une mitrailleuse soviétique Berezin BS de 12,7 mm. Après la modification, il rejoint la 2/LeLv 28 où il retrouve son pilote. Le 31 décembre 1943, le MS-318 reçoit un camouflage d'hiver provisoire.

Le 9 juillet 1944, le MS-318 accuse vraiment son âge et est renvoyé à l'arrière en vue de lui donner une nouvelle jeunesse, mais il ne retournera pas en unité. Le 27 juillet 1944, le moteur du Morane prend feu en vol et son pilote, le capitaine Lauri Hämäläinen doit faire un atterrissage forcé à Naarajärvi. Le 2 décembre 1944, il est transformé en Mörkkö (LaGG-Morane) en recevant un moteur soviétique Klimov M-105PP, une hélice VISh-61 et un canon MG151de 20 mm. Le matricule MSv-318 est peint par la même occasion.

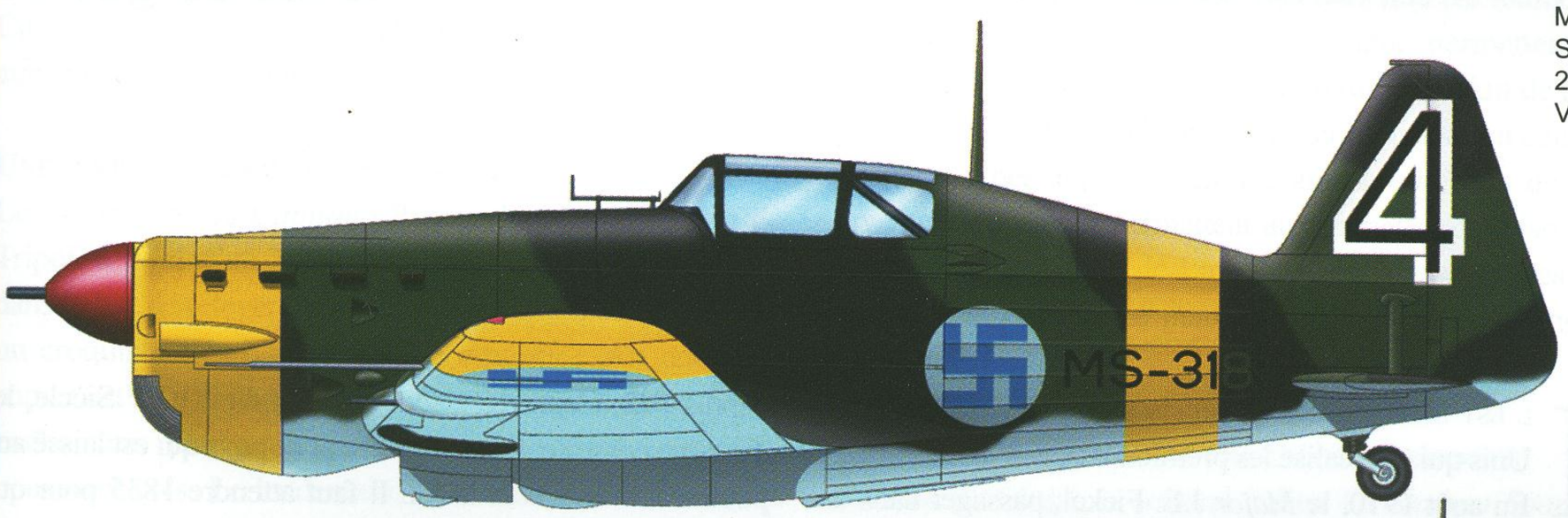
Le 16 janvier 1945, il est pris en compte par le HLelv 21 (anciennement HleLv 28). Le 1er avril 1945, les nouvelles cocardes sont appliquées. Il reste en unité et effectue son dernier vol le 17 juillet 1946 avant d'être envoyé au stockage; il est finalement radié des listes d'inventaire le 27 décembre 1952. La cellule comptait alors 488 heures de vol.



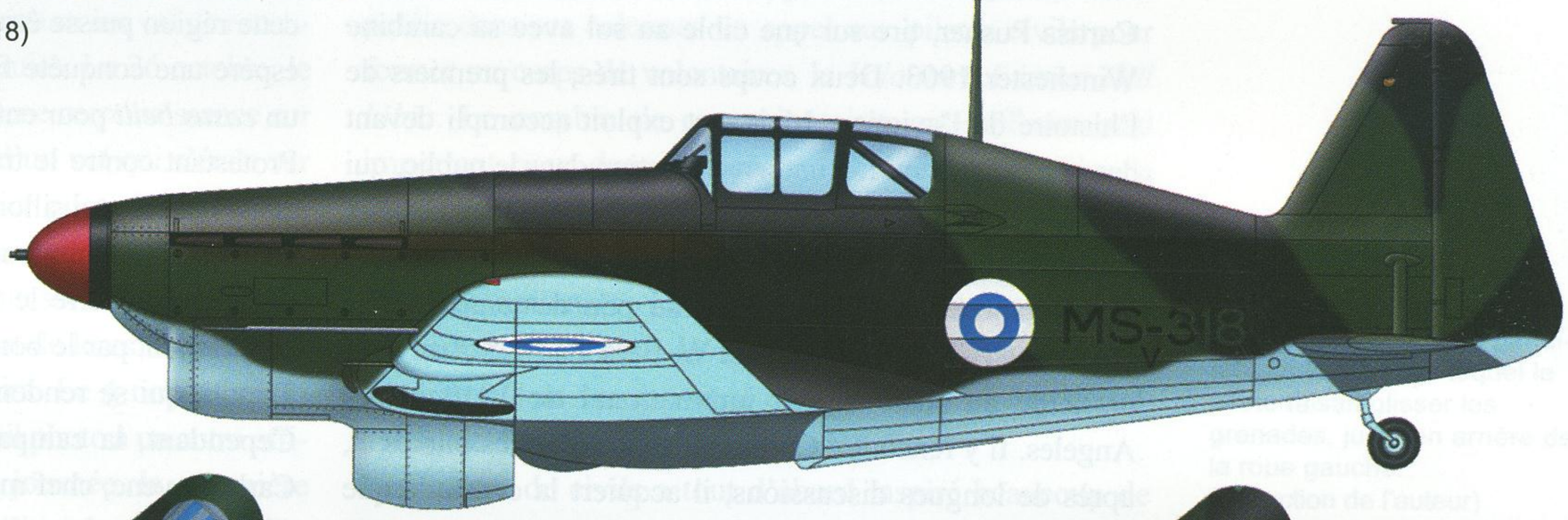
Morane-Saulnier MS.406 (MS-318)
Sous-lieutenant P. Massinen
2/LLv 28
Säkylä, printemps 1940.



Morane-Saulnier MS.406 (MS-318)
Sous-lieutenant M. Inehmo
2/LLv 28
Viitana, automne 1941.



Morane-Saulnier MS.406 (MS-318)
Lieutenant A. Alitalo
2/LeLv 28
Hirvas, été 1942.



Mörkö-Morane (MSv-318)
HLeLv 21
Rissla, 1946.

© P-A. Tilley - 2004

CES DANGEREUX FOUS VOLANTS DANS LEURS DRÔLES DE MACHINES DE GUERRE

Jim Grant

Alors que Blériot n'a traversé la Manche que depuis deux ans, en 1911 l'aviation italienne va réaliser un grand nombre de « premières » en exploitant le potentiel de l'avion comme arme de guerre.

Il est intéressant de préciser que ce sont les États-Unis qui ont réalisé les premiers essais d'avions armés. En août 1910, le *Major* J.E. Fickel, passager dans un Curtiss Pusher, tire sur une cible au sol avec sa carabine Winchester 1903. Deux coups sont tirés, les premiers de l'histoire de l'aviation. Mais, cet exploit accompli devant des journalistes suscite une vive émotion dans le public, qui imagine déjà que l'on peut s'en prendre aux biens et aux personnes sans aucune discrimination.

Cette étape est d'ailleurs franchie peu de temps après. L'auteur en est le *Captain* Paul W. Beck de l'US Army qui participe au show aérien international de 1910 à Los Angeles. Il y rencontre Curtiss ainsi que d'autres pilotes et, après de longues discussions, il acquiert la certitude que larguer une bombe d'un avion est chose tout à fait possible. Il entame la réalisation de son projet qu'il mène avec le *Lieutenant* Cresy et démontre que, mathématiquement et pratiquement, le language d'une bombe à partir d'un avion est faisable. L'essai est effectué en janvier 1911 : une bombe larguée de 1 500 pieds tombe à moins de 20 pieds de la cible. Il va sans dire que le viseur étant tout à fait rudimentaire, le résultat est plus que satisfaisant voire probant. Mais comme les États-Unis ne sont impliqués dans aucun conflit à cette époque, c'est aux Italiens qu'échoit le douteux honneur de passer de la phase expérimentale à la phase pratique.

À cette époque, l'Italie qui s'est lancée avec un certain retard dans le course aux colonies essaie de rattraper le temps perdu en s'intéressant aux territoires africains qui n'ont pas encore été colonisés. En fait, cela se résume aux seules possessions ottomanes d'Afrique du Nord. L'Empire ottoman contrôle la Libye depuis 1531, terre musulmane depuis 643. Cependant, tout au long du XVIII[e] Siècle, les Turcs ne contrôlent que vaguement ce pays qui est laissé aux pirates et autres hors-la-loi. Il faut attendre 1835 pour que cette région puisse être considérée comme pacifiée. L'Italie espère une conquête facile. En 1911, les Italiens cherchent un *casus belli* pour entrer en guerre avec l'Empire ottoman. Protestant contre le traitement infligé à quelques commerçants italiens qui sillonnent la Tripolitaine et la Cyrénaique, ils organisent un corps expéditionnaire juste avant de déclarer la guerre le 29 septembre 1911. Elle commence brutalement par le bombardement du port de Tobrouk et de Tripoli, qui se rendent les 4 et 5 octobre respectivement. Cependant, la campagne terrestre menée par le général Carlo Cavene, chef militaire pusillanime et mal inspiré, est figée pendant six mois par la résistance des Turcs, qui bénéficient du soutien de la population civile. Toutefois, c'est grâce à cette résistance que l'aviation va pouvoir jouer son premier grand rôle.

Au sein du corps expéditionnaire, on trouve la *Prima Squadriglia Aeroplani di Tripoli*, qui est en fait la première unité aérienne opérationnelle au monde. Commandée par le *Capitano* Carlo Piaza sous la supervision du *Tenente-Colonelo* Vittorio Correra de Montezemolo, l'escadrille comprend six pilotes en plus des mécaniciens et dispose de deux Blériot XI, trois Nieuport IV monoplans, deux Farman biplans et deux Etrich Taube. La *Prima Squadriglia Aeroplani* a été mobilisée le 29 septembre 1911 et a embarqué à Naples à bord des *Enrichetta*, *Sannio* et *Plata*. Elle arrive à Tripoli le 15 octobre où l'on remonte les appareils. Une seconde escadrille est mise sur pied, la *Seconda Squadriglia Aeroplani di Bengasi*, qui quitte Naples le 8

Le *Capitano* Carlo Piazza dans un Blériot XI immatriculé « 35 » à Tripoli.
Bien que moins avancé techniquement que le Taube, le Blériot XI se révèle robuste et fiable dans les difficiles conditions du désert libyen.
(Collection de l'auteur)

novembre 1911 à bord du *Washington* et du *Enrichetta*. Cette unité est sous la responsabilité du *Capitano* Alfredo Cuzzo Crea et vole sur des Blériot et des Farman. Quatre autres pilotes y sont rattachés.

Une série de premières en cascade

Le 23 octobre, le *Capitano* Piazza décolle du terrain de Tripoli à bord d'un Blériot XI pour Azizia puis Ain Zara dans le but de relever les positions des Ottomans et en faire un croquis sur la tablette qu'il a emportée. Au retour ce papier est transmis aux forces terretres italiennes qui sont enchantées par cette information et encouragent de nouveaux vols. Le lendemain, c'est au tour d'un Nieuport IVG, toujours piloté par Piazza, de réaliser un vol de reconnaissance au-dessus des lignes ennemies. Le 26 octobre, le *Sottotenente Ing*. Guilo Gavotti fait une reconnaissance sur Taube et le 1er novembre, au cours d'un vol qui s'étale sur plus de 100 km, il devient le premier pilote à larguer des explosifs à partir d'un avion. En fait ce ne sont que des grenades à main de marque Cipelli qui sont lancées sur une concentration de troupes ottomanes et de leurs alliés arabes dans la région de Ain Zara et Taguira. Le 4 novembre, le *Capitano* Piazza emprunte un appareil photo à un autre officier italien et réalise la même journée la première reconnaissance photographique de l'histoire de l'aviation militaire. Même si la technique de l'époque limite la prise de vue à seule une photo par vol, ce qui réduit la portée tactique de l'opération, Piazza a ouvert une voie qui sera largement exploitée dans les années à venir.
Dans les jours qui suivent, l'utilisation de greanades Cipelli devient un jeu tellement prisé que les muntions viennent vite à manquer, faisant planer le risque de l'arrêt de ce genre de missions. La fortune souriant aux Italiens, la marine capture un navire ottoman, l'*Amphrite*, qui tentait de ravitailler les garnisons présentes dans le secteur. À son bord, les Italiens découvrent un stock de grenades Aasen [1], qui vont faire le bonheur des aviateurs italiens.

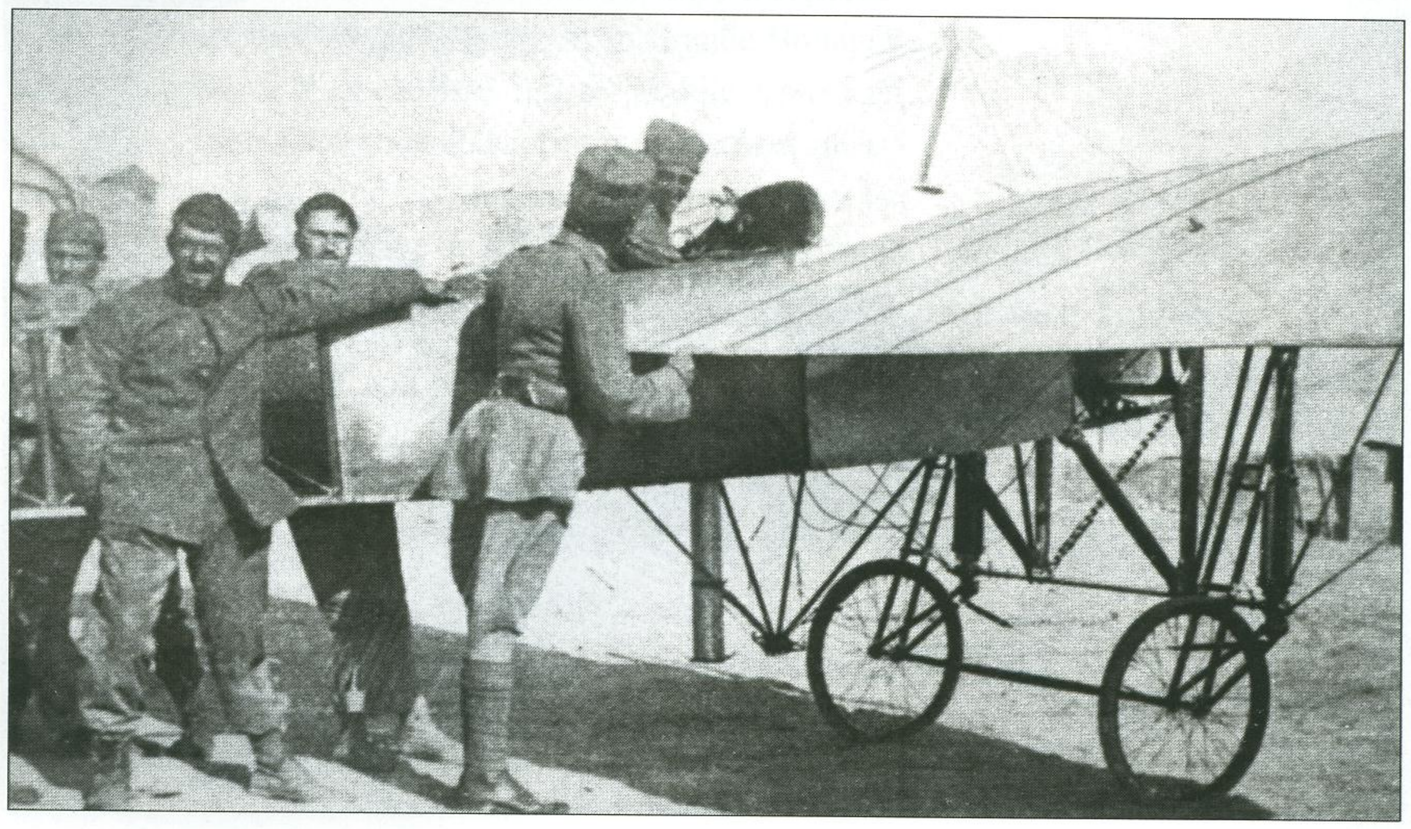
[1] Du nom de son inventeur danois. Ces grenades à manche en bois disposaient d'un petit parachute qui assurait une descente verticale vers le sol. Une corde longue de 10 mètres était attachée à une épingle et reliée à la goupille de la grenade, permettant de la dégoupiller à une distance de sécurité.

Avec ces nouvelles grenades, le harcèlement des Ottomans et de leurs alliés peut reprendre. Ain Zara finit par tomber en décembre et les vols de reconnaissance permettent de confirmer que les Ottomans se sont retirés à 16 km de cette place forte. À ce moment-là, les avions italiens sont équipés de longs tubes appelés « camodonicos » du nom de leur inventeur, tubes qui permettent aux grenades de glisser en toute sécurité le long de l'avion en évitant les cables des entretoises. Les avions peuvent recevoir un ou plusieurs tubes.

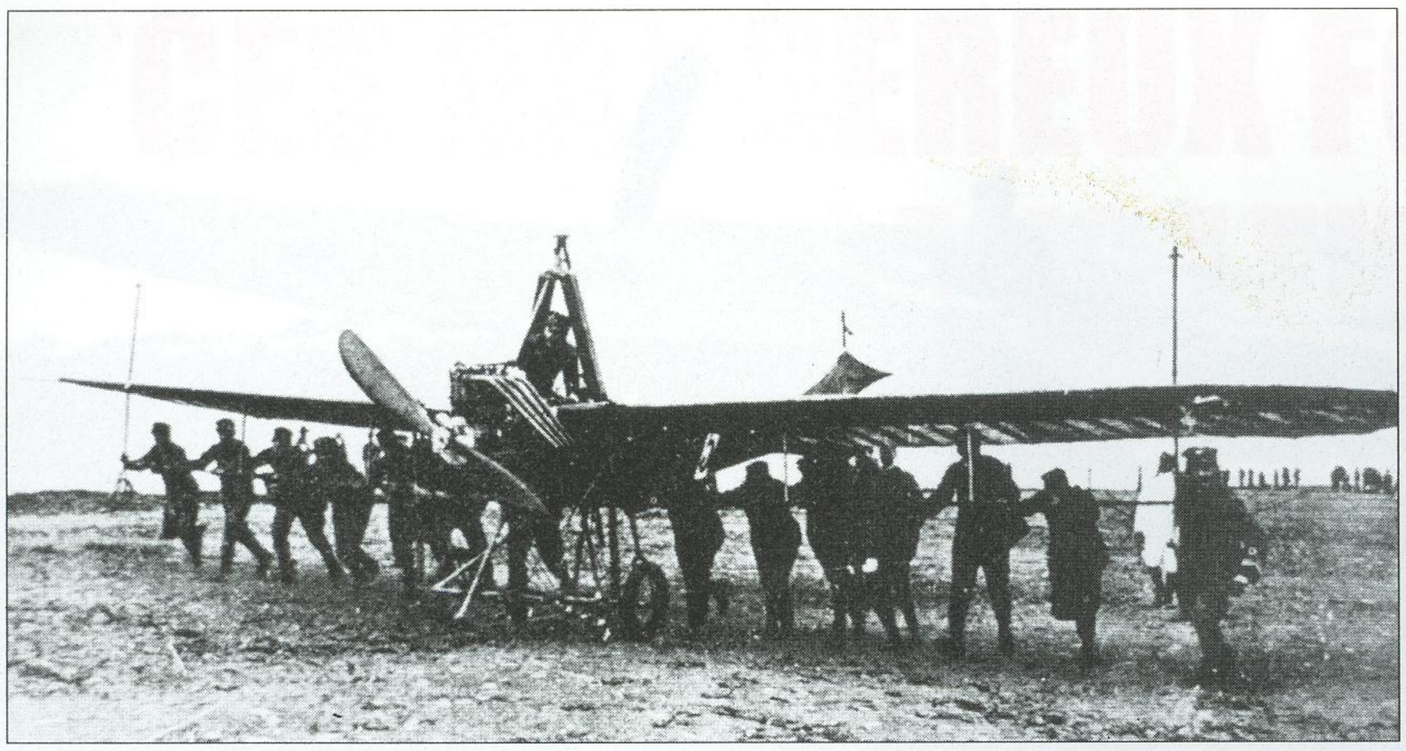
Le premier aviateur mort au champ d'honneur

Pendant ce temps, le journal italien La *Stampa Sportiva* publie dans ses colonnes un appel aux pilotes civils pour former un corps de volontaires, le *Volontari Aviatori dell Libia*. Le nombre de ces volontaires est suffisamment important pour donner naissance à deux escadrilles, la *Squadriglia Derna* avec quatre pilotes et la *Squadriglia Tobruk* avec cinq pilotes, dont Carlo Montu, député à la chambre nationale. Les deux unités embarquent le 21 novembre 1911 à bord des cargo *Europa* et *Piroschafo* et le matériel volant est constitué d'un assortiment de Blériot, Farman et Deperdussin.
Leur statut de civils a tout d'abord inspiré beaucoup de

Un Blériot XI prêt à partir en mission. On distingue parfaitement le tube par lequel le pilote faisait glisser les grenades, juste en arrière de la roue gauche.
(Collection de l'auteur)

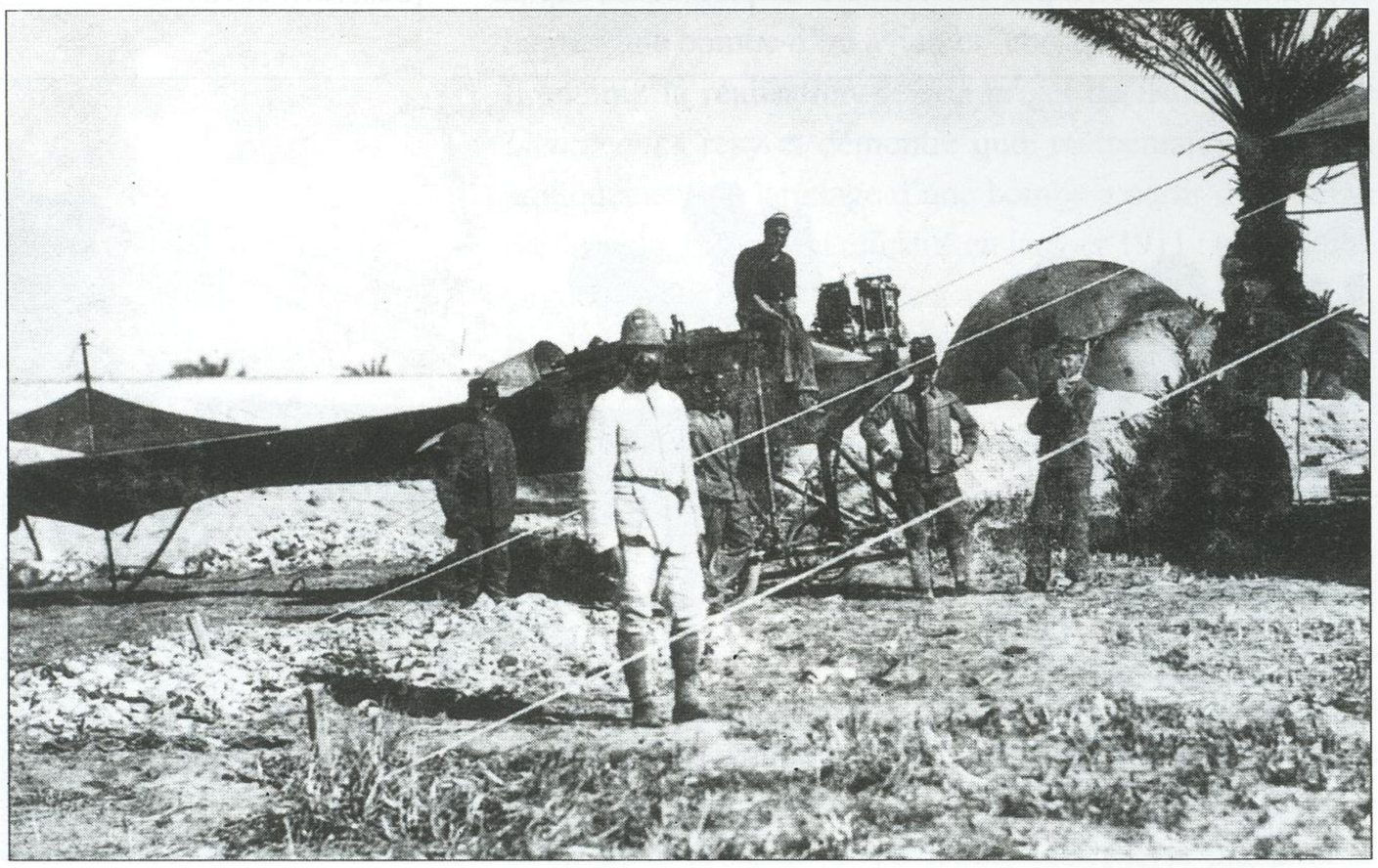


CES DANGEREUX FOUS VOLANTS DANS LEURS DRÔLES DE MACHINES DE GUERRE



Ci-dessus et ci-dessous : un Etrich Taube de la 1ª *Squadriglia* à Tripoli. (Collection de l'auzeur)

méfiance de la part de leur homologues militaires ainsi que de l'état-major local, mais après quelques vols de reconnaissance, cette méfiance disparaît car ils se montrent à la hauteur de la tâche. Cependant, les missions ne vont pas sans comporter des dangers et le 25 octobre le *Capitano* Ricardo Moizo est blessé par des tirs venant du sol au cours d'une mission de bombardement près de Emmadauer à bord d'un Farman. Il faut dire que l'altitude utilisée (200 pieds) rend vulnérable le moindre aéronef. Il devient ainsi le premier aviateur à être blessé au combat à bord d'un avion !
Le 12 février 1912, les Italiens emploient leurs avions dans un nouveau rôle, la guerre psychologique, en largant des tracts au-dessus de Homs. Ce tract promettait une pièce en or et un sac de blé à tout arabe qui se rendrait. Piazza est rapellé en Italie en mars 1912, mais avant de partir, le 4 mars, il effectue la première mission de reconnaissance de nuit. En revanche, c'est le *Capitano* Alberto Marenghi qui exécute le premier bombardement nocturne, le 10 juin 1912 sur Giok-Kebir. Quelques semaines plus tard, le 25 août 1912, le *Sottotenente* Pietro Manzani rate son décollage de Tripoli et percute la mer. Bien malgré lui, il devient le premier pilote militaire tombé au champ d'honneur. En dépit de l'apport de l'aviation, la conquête de la Libye piétine et les Italiens déclenchent une offensive majeure en juillet 1912 qui va mettre un terme à cette guerre en octobre par le traité d'Ouchy [2].
Les aviateurs italiens se sont forgés une exellente réputation pendant ce conflit. Ils ont réalisé 712 sorties et quatre d'entre eux seront décorés de la médaille de la Valeur en argent. En Italie, pays dont l'unité est récente, ils sont considérés comme des héros nationaux. Les conséquences de cette guerre sur l'aviation sont positives et, impressionnée par les résultats plutôt encourageants, l'armée italienne décide de mettre sur pied des unités permanentes. Le 1er juillet 1912, le *Batallione Aviazione* voit le jour sous le commandement du *Tenente-Colonelo* Vittori Correro di Montezemolo. Les escadrilles alors sur place reçoivent un numéro de 1 à 4 et sont alors basées respectivement à Tripoli, Bengazi, Derna et Tobrouk.



Les aéroplanes des *Squadriglie Aeroplani*

Le Blériot XI devient célèbre quand l'un d'eux traverse la Manche en 1909 piloté par son constructeur. Cet exploit entraîne un nombre important de contrats militaires dans plusieurs pays. L'Italie en commande cinq exemplaires en 1910; ils sont mis en service à l'école de pilotage de Centocelle. Des licences de fabrication sont aussi cédées, dont une à la société SIT de Turin. Celle-ci construit les deux versions, monoplace (IX-1) et biplace (XI-2), et les premiers exemplaires prennent le chemin des écoles de pilotage d'Aviano et Cascina Malpensa, toutes situées dans le nord de l'Italie.
L'apparition du Farman en Italie remonte à août 1910. Les versions qui volent en Libye ne disposent pas de nacelle de pilotage et sont mues par un moteur de 50 cv. L'avion est léger, car à vide il ne pèse que 235 kg.
Les Taube d'origine allemande sont peu utilisés par les Italiens qui préfèrent les machines plus légères. Cependant, à cette époque les Taube sont plus avancés que les Blériot et ont des performances supérieures. La distance franchissable est très appréciée, car elle est presque le double de celle des avions français. Les Taube sont généralement des biplaces, mais en Libye, le passager est souvent laissé à terre pour pouvoir transporter des bombes. Peu d'information fiables existent sur le nombre de Nieuport utilisés par les Italiens. Les exemplaires présents en Libye étaient du modèle IVG équipés d'un moteur de 50 cv. C'est un avion qui a connu un franc succès à la fois sur le marché civil et militaire. Quant au seul Deperdussin qui a volé en Libye, on n'en sait rien de précis.

[2] L'Italie prend possession non seulement de la Tripolitaine et de la Cyrénaïque, mais obtient aussi le droit d'occuper Rhodes et les îles du Dodécanèse au large des côtes turques. La fin de cette guerre a été accéléré par le déclenchement de la première guerre balkanique, dans laquelle les Ottomans se sont retrouvés impliqués, ce qui les a empêchés de renforcer leurs troupes en Libye. Cependant, la fin de la guerre contre les Ottomans ne va pas pour autant signifier l'arrêt de la guerre en Libye pour les Italiens. Une tribu sunnite, les Senussi, commence une guerilla qui ne s'arrêtera vraiment qu'en 1931. Cette tribu apportera une aide précieuse aux Alliés pendant la Seconde Guerre mondiale et en 1951, leur cheikh, Sayid Idris, deviendra roi sous le nom d'Idris Ier. Il sera détronné par un coup d'état fomenté par Mohamed Kadhafi.

UN JEUNE CHIEN FOU

Williamson J. "Dixie" Sloan

John Stanaway

« Dixie » Sloan arrive sur le théâtre d'opérations méditerranéen précédé d'une réputation de jeune chien fou indiscipliné. Il en repartira avec le titre honorifique de premier as de la 12th *Air Force*.

Né à Richmond (Virginie) le 1er janvier 1921, Williamson Judson « Dixie » Sloan attrape très jeune le virus de l'aviation et son rêve a toujours été de piloter les avions les plus modernes et les plus rapides. Il s'est engagé dans les US Army Reserves en août 1941 et a commencé son cursus de pilote comme cadet. En avril 1942, il décroche ses ailes et rejoint le 96th *Fighter Squadron* (82nd *Fighter Group*) basé à Muroc dans le sud de la Californie (une base connue par la suite sous le nom d'Edwards AFB).

Un jeune chien fou

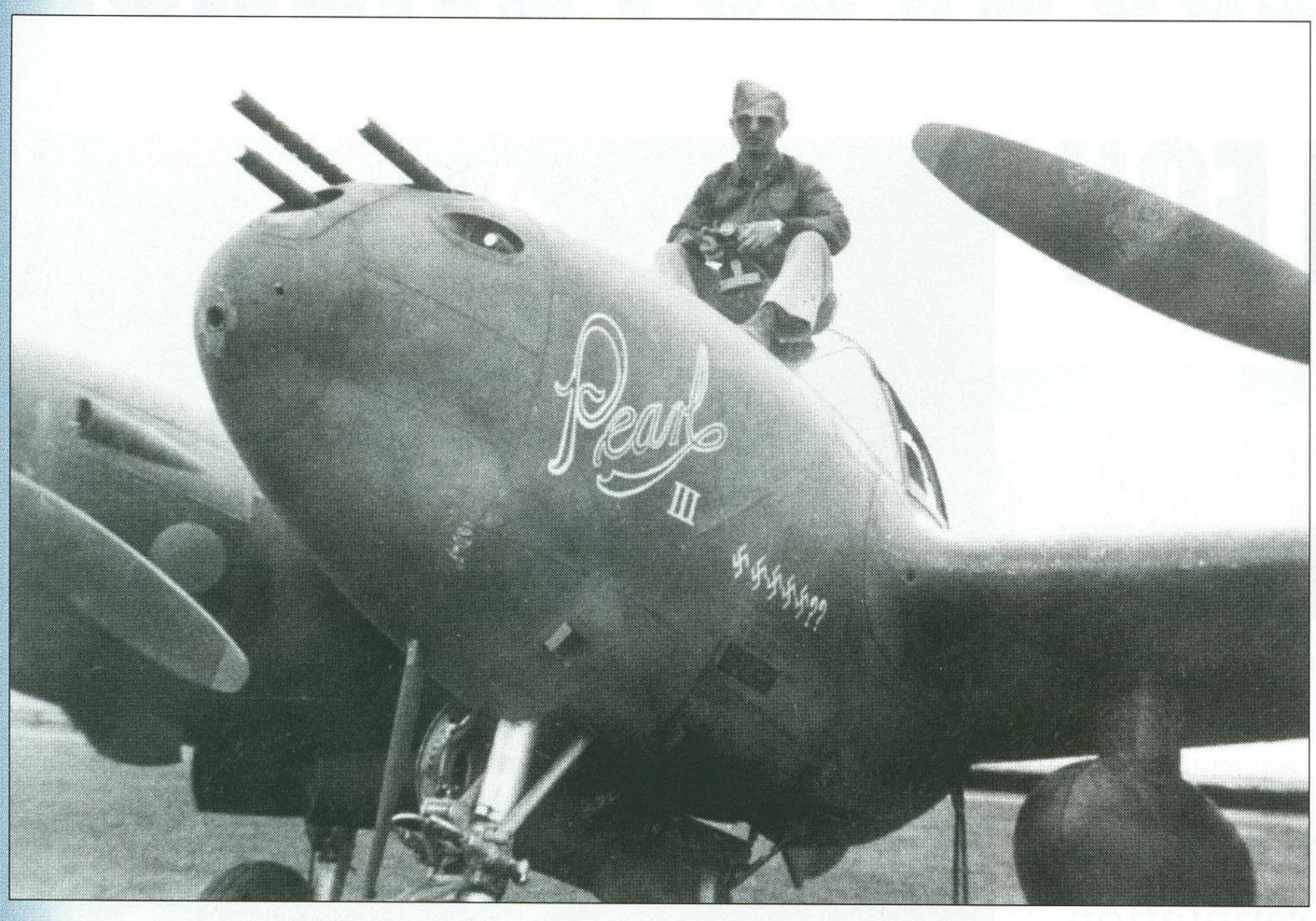
À cette époque, les jeunes recrues du 82nd apprennent à piloter le P-38 Lightning. Les chefs du groupe sont très impressionnés par le zèle et l'allant de leurs jeunes sergents pilotes et proposent volontiers de les faire passer officiers, sous-lieutenants pour la plupart. À la fin du mois de septembre 1942, la totalité du 82nd, sous les ordres du *Colonel* William Covington, embarque à bord du RMS *Queen Mary* qui les transporte de l'autre côté de l'Atlantique, au Royaume Uni. Au début du mois d'octobre, le groupe s'installe provisoirement à Eglington, près de Belfast (Irlande du Nord). Pendant cette période, Sloan se taille rapidement une réputation d'un battant qui cherche à en découdre avec l'ennemi. Cependant, tout le monde n'apprécie pas son tempérament individualiste et certains de ses camarades du 96th FS voient surtout en lui une source de tiraillements qui risque d'anéantir leurs efforts à maintenir une certaine discipline, surtout en vol. Bien que conscient du fossé qui est en train de se creuser entre ses camarades et lui-même et malgré son application à admettre l'autorité de ses supérieurs, il conservera l'image d'un jeune chien fou. Heureusement pour lui, son meilleur ami, le *2nd Lieutenant* Richard J. Zubarik, natif de Milwaukee (Wisconsin), devient son chef de patrouille. Ces deux jeunes hommes partagent une même personnalité difficile à gérer, mais Zubarik se coule plus facilement dans le moule de la discipline de l'escadrille. Il se montre assez habile pour à la fois comprendre Sloan et maintenir une autorité suffisante sur le commandement de leur patrouille.

Fin décembre, le 82nd dispose d'assez de P-38 pour se rendre en Algérie. À cette époque, le P-38 est réclamé à cor et à cri par les états-majors de tous les théâtres d'opérations, mais il n'est encore disponible qu'à trop peu d'exemplaires. Quatre *Squadrons* sont déjà engagés en Afrique du Nord et leurs résultats incitent le commandement local à réclamer l'envoi de tous les P-38 qui se trouvent en Grande-Bretagne et partout ailleurs. Les combats qui se déroulent alors en Tunisie focalisent l'attention du haut commandement américain et l'arrivée du 82nd est attendue avec impatience. Le groupe n'aura pas à attendre de se poser en Afrique du Nord pour engager l'ennemi. En effet, le 23 décembre des Ju 88C du V./KG 40 interceptent une formation du 82nd dans le golfe de Gascogne, abattant trois P-38 sans perte de leur côté, même si les Américains revendiquent une victoire [1].

Première victoire

Le 96th a tout juste le temps de s'installer dans ses nouveaux quartiers à Tafaraoui que les opérations commencent. Dès le jour de Noël, le chef d'escadrille conduit une patrouille au-

[1] Voir Aéro-Journal n° 30, page 8.



Le *Lieutenant* Charles J. « Ricky » Zubarik, leader et ami de « Dixie » Sloan, en Tunisie au printemps 1943. On note deux points d'interrogation après la rangée de cinq svastikas. Ils correspondent aux deux Me 210 qui sont entrés en collision en tentant d'abattre Zubarik le 6 mai 1943 et qui n'ont jamais été officiellement confirmés. Zubarik terminera la guerre avec un total de six victoires. (Collection J.V. Crow)

dessus de l'Est algérien. Cependant, l'intendance n'a pas encore suivi et Noël sera célébré avec une caisse... d'oranges !

Les pertes en P-38 ont été si lourdes que le 82nd doit céder la moitié de sa dotation aux deux autres groupes déjà engagés en Tunisie. Le choix est laissé au groupe de combattre avec seulement la moitié de son effectif ou de rentrer en Grande-Bretagne pour y être recomplété. Quitte à regretter leur décision par la suite, les jeunes pilotes se prononcent à l'unanimité pour rester et se battre.

Leur première chance se présente le 7 janvier 1943 au cours d'une escorte de B-26 au-dessus de Gabès. Plusieurs patrouilles de P-38 du 96th tournent au-dessus de l'objectif vers 4 000 mètres quand cinq ou six Bf 109 sont aperçus en train de grimper pour les attaquer. Les radios crépitent d'avertissements qui trahissent l'excitation des jeunes néophytes à la vue de leurs premiers avions ennemis qui cherchent la bagarre. Bientôt, les petits points noirs se muent en formes élancées de couleur sable avec des marques noires, blanches et jaunes et le combat s'engage. « Dixie » remporte la seule victoire américaine. Il demande l'homologation d'un Messerschmitt qui s'est écrasé en flammes. Il évoque son premier combat de manière très laconique :

« *Je n'étais qu'un gamin de 21 ans au visage poupin, qui ne s'était jamais vraiment éloigné de sa maison. Je crois sincèrement que je l'ai eu pour l'unique raison qu'il s'est retrouvé entre moi et notre base à Tafaraoui.* »

Bien que paralysé par la trouille, Sloan a réussi à tirer son épingle du jeu et à obtenir la première victoire du groupe. Sans vouloir dévaloriser sa performance, on peut dire qu'il a été bien aidé dans son entreprise par l'avion qu'il pilote, le P-38F-15 *serial* 43-2112 (baptisé ultérieurement « Sad Sack », d'après un personnage de BD très populaire à l'époque), le meilleur appareil du groupe. Les pilotes se battront pour pouvoir s'installer à ses commandes, tant il était considéré comme la perfection même; il ne sera retiré de la première ligne qu'au printemps 1944.

Quelle que soit la qualité de son outil, Sloan commence son ascension qui en fera non seulement le grand as du 82nd, mais aussi l'as des as de la 12th *Air Force*. Une discipline de fer règne au 96th et les occasions de remporter des victoires individuelles sont peu nombreuses. De ce fait, le palmarès individuel que Sloan se taillera n'est pas un mince exploit. Il y gagnera une réputation peu flatteuse d'un pilote en quête d'une gloriole personnelle au détriment du travail d'équipe et il est vrai que cet individualiste forcené ne ratera aucune occasion d'en découdre avec l'ennemi. Certains l'accuseront injustement de ne rechercher que des proies faciles, mais son palmarès compte dix chasseurs monomoteurs, ce qui en dit long sur son courage et son habileté au combat. Seul son chef de patrouille et néanmoins ami, « Ricky » Zubarik (Sloan l'a surnommé « Shorty » – le nain), lui accordera sa confiance et son indulgence.

Mais la guerre continue et, en Tunisie, elle est particulièrement dangereuse. Les missions au-dessus de l'Est tunisien sont rapidement surnommées « tournées du boucher de Gabès [2] » en raison du prix payé pour tenter de paralyser le centre vital des opérations des forces de l'Axe. Le 29 janvier, le 96th escorte à nouveau des bombardiers sur l'oasis d'El-Aouinet, près de Gabès. Le *Lieutenant* Claude Kinsey revendique un Messerschmitt 109 et Ricky Zubarik endommage un Fw 190. Ce dernier, après avoir revendiqué un premier 190 et un Ju 52 le 15 janvier, prend la tête du palmarès de l'escadrille. Son avantage n'est pas destiné à durer longtemps. Sloan se trouve en mission d'escorte dans le même secteur le 30 janvier quand il obtient sa seconde victoire. Les B-25 ont terminé leur bombardement et piquent du nez pour augmenter leur vitesse au moment où les Messerschmitt attaquent. Les P-38 perdent trois des leurs en tentant de protéger les bombardiers, mais ils revendiquent sept chasseurs allemands, y compris celui de Sloan.

Quelques plus jours plus tard, Sloan reprend la tête avec un nouveau Bf 109 et un Do 217 au cours d'une escorte sur Gabès. Toutefois, il manque d'y passer quand un Fw 190 se glisse dans ses six heures et détruit son moteur droit, endommage son stabilisateur et fait éclater sa verrière. Le visage de Sloan est aspergé de liquide hydraulique qui l'aveugle quelques secondes, mais il parvient à échapper à son assaillant. Tentant de maintenir son P-38 en ligne de vol, il se rapproche d'une formation de B-26 de manière à profiter de leur puissance de feu défensive. C'est pourtant lui, qui, dans un appareil en piteux état, abat un Dornier 217 qui attaque la formation des B-26 ! Quelques années plus tard, Sloan recevra un appel téléphonique d'un copain qui se trouvait ce jour-là à bord d'un B-26; il le chambrera sur le fait que Sloan s'était placé sous la protection des bombardiers et que d'une manière fort peu courtoise, il leur avait ravi le plaisir d'abattre l'Allemand eux-mêmes.

La cavale des « chiens fous»

Les missions se poursuivent sur un rythme élevé qui permet à Sloan et au reste du 82nd de combler leur retard en matière d'expérience au combat. Bien que supassées en nombre par la chasse allemande et italienne, les unités de P-38 commencent à se tailler la part du lion au sein de la chasse américaine en Afrique du Nord. Une discipline de fer est imposée au 82nd et, parmi les trois *Squadrons*, le 96th est celui qui resserre le plus les boulons en matière de formation de combat. « Dixie » et son leader et néanmoins ami « Ricky » sont les plus réfractaires au strict contrôle établi

[2] Par opposition aux « tournées du laitier», qui désignaient des missions faciles.

par son chef d'escadrille. La règle la plus fermement imposée au 96th est le silence radio absolu dans la zone de combat. Même les pilotes allemands finissent par comprendre que le 96th est au contact par l'économie des ordres donnés par radio !

Cette discipline n'empêche pas Sloan de remporter sa cinquième victoire le 15 février et de devenir ainsi le premier as officiel du 82nd *Fighter Group*. Ce jour-là, 24 P-38 du groupe escortent des B-26 du 17th BG au-dessus d'un aérodrome près de Kairouan. Un groupe de huit ou neuf Bf 109 et Fw 190 monte pour les intercepter. Sloan se glisse avec agilité derrière un 109 et le touche sévèrement au point qu'il le voit s'écraser en flammes.

En mars 1943, les combats prennent une meilleure tournure pour les Alliés. Le succès de Rommel à Kasserine ne dure pas au-delà du mois de février et la ligne Mareth est enfoncée le mois suivant. Les trois unités sur P-38 présentes en Tunisie sont accablées de demandes de missions d'escorte, de patrouille et d'attaque au sol. Début avril, les forces de l'Axe sont acculées dans le nord-est de la Tunisie et la puissance aérienne alliée s'emploie à les priver de tout ravitaillement et à les empêcher d'évacuer le continent africain.

La pression sur le 82nd se relâche en avril, de sorte qu'il devient possible aux navigants de rendre visite aux bases arrière. Le groupe est replié sur l'aérodrome d'Agadir (Algérie), où les confortables installations en dur constituent un luxe que les pilotes ont oublié depuis longtemps. Sloan et Zubarik en profitent pour s'offrir un peu de bon temps dans un camp de repos, un séjour mémorable pour toute la chaîne de commandement de l'USAAF !

Les deux « chiens fous » du 96th se débrouillent pour prendre place à bord d'un avion de transport qui rentre aux États-Unis et quittent un théâtre d'opérations en pleine activité sans permission officielle. Dans la plupart des armées, un tel acte d'indiscipline est passible au minimum du conseil de guerre, voire du peloton d'exécution ! Eux ne voient dans leur geste qu'une espèce de défi à l'autorité et l'occasion de mettre à profit le repos qui leur a été accordé pour passer quelques jours avec leur famille. L'auteur a demandé à Sloan s'il était sûr que cet incident s'est déroulé en avril 1943; il a simplement répondu que son premier fils est né... en janvier 1944 !

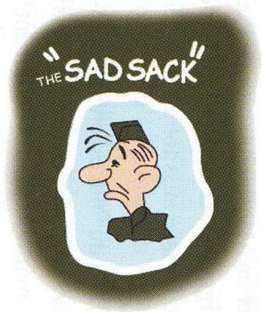
Tandis que leur unité remonte au front sans eux, les deux pilotes cherchent à revenir en Afrique du Nord de la même manière qu'ils en sont partis. Au terme d'un voyage épique, fait de petits bonds en « avion-stop », ils franchissent l'Atlantique Sud et gagnent le continent africain à bord d'un bombardier. En vol, le pilote les prévient qu'il a reçu un message radio exigeant que les deux « déserteurs » soient placés en détention dès leur arrivée. Leur unique perspective d'avenir semble donc la cour martiale... Pourtant, ils se débrouillent pour éviter les patrouilles de MP et ils parviennent à regagner leur unité pour tomber sur le nouveau commandant du 82nd, le *Colonel* John Weltmann, qui a succédé à Covington début mai. Le moins que l'on puisse dire, c'est que son accueil est très... chaud. Les deux « chiens fous » comprennent qu'il vaut mieux faire profil bas et amende honorable. Cependant, à cette époque de la guerre, en raison des lourdes pertes subies en Afrique du Nord, les pilotes doués deviennent de plus en plus rares et Weltmann se rend compte qu'il est de son devoir de ménager ces deux-là. Par la suite, il les protégera de toute son autorité, renvoyant les MP qui viennent à plusieurs reprises pour les arrêter en donnant sa parole qu'ils se présenteront à la cour martiale si celle-ci est réunie.

« Dixie » et son P-38G-5, en juin 1943.
Snooks était le nom du chien de sa femme et le « 1/2 » fait référence au fait que cet appareil avait été tant et tant de fois réparé que la moitié des pièces n'était plus d'origine !
(NARA)

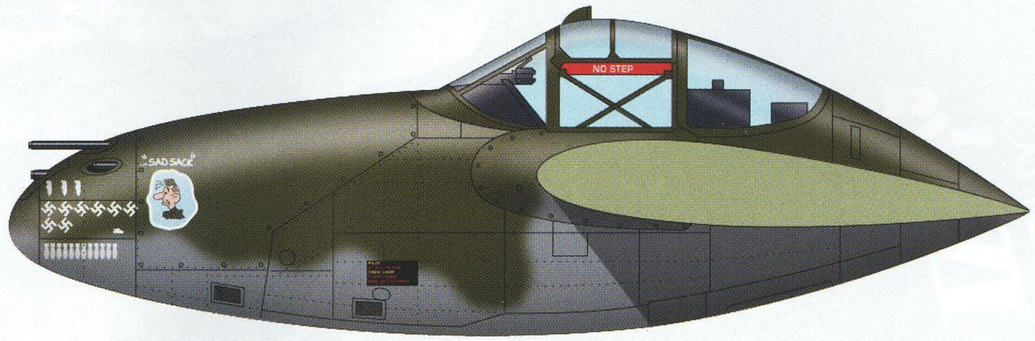
Nos deux amis vont donc connaître un mois de mai assez difficile, avec cette épée de Damoclès au-dessus de leur tête. Inutile de préciser qu'ils se plient de bon gré à la discipline du groupe. Le 6 mai, Zubarik voit deux Messerschmitt Me 210 entrer en collision derrière lui, mais il n'en demande pas l'homologation, sans doute histoire de ne pas se rappeler aux bons souvenirs de la justice militaire. Le 13 mai, Zubarik remporte sa cinquième victoire, un Macchi 200, tandis que Sloan endommage un Bf 110 près de la Sardaigne.

Le 20 mai, Sloan connaît l'une de ses meilleures journées en abattant un Ju 88 et un Macchi 200 près de l'aérodrome de Villacidro (Sardaigne) et en revendiquant deux Bf 109 endommagés. Il se replace aussitôt dans le peloton de tête des as du 82nd.

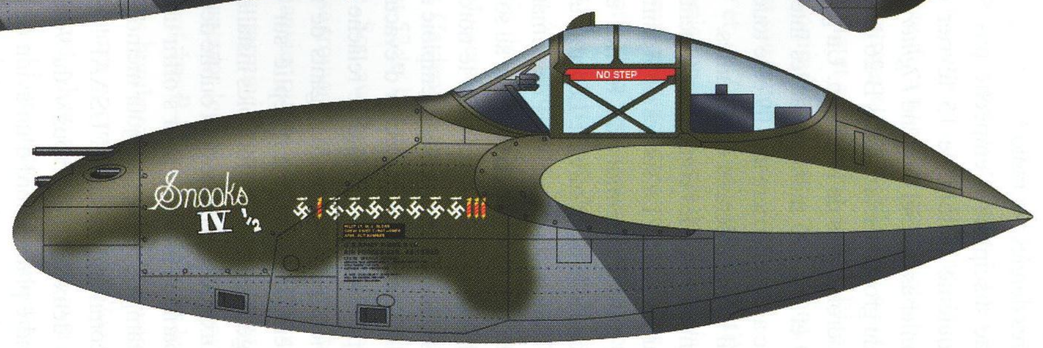
Le lendemain, les P-38 du 96th escortent des B-25 du 310th BG sur Villacidro. Zubarik éloigne un peu plus les perspectives d'une cour martiale en revendiquant sa sixième victoire, un Bf 109.



Lockheed P-38F-15-LO (43-2112)
96th *Fighter Squadron*, 82nd *Fighter Group*
Appareil piloté par le *Lieutenant* Williamson J. Sloan,
le 7 janvier 1943.



Lockheed P-38G-5-LO (42-12830)
96th *Fighter Squadron*, 82nd *Fighter Group*
Lieutenant Williamson J. Sloan
Souk el-Arba (Tunisie), juin 1943.



© P-A. Tilley - 2004

« Dixie » renoue avec le succès

Une nouvelle mission sur la Sardaigne le 24 mai offre deux Macchi 202 au groupe et un endommagé à Sloan. Toutefois, lorsque les P-38 se présentent à l'atterrissage, il en manque un – celui de Zubarik. « Dixie », mort d'inquiétude, transgresse à nouveau tous les réglements et décolle sans autorisation pour aller chercher son leader et ami. Il revient sur les lieux du combat et tourne en rond jusqu'à ce qu'il aperçoive les débris encore en flammes du P-38 de Zubarik sur une plage en partie couverte de broussailles. Il effectue plusieurs passes à très basse altitude, espérant faire sortir son ami qu'il imagine tapi dans les buissons environnants. En vain. À court d'essence, il doit renoncer et revient affonter « *... un bon savon qui m'a laissé indifférent car j'étais abattu par la perte de Shorty Zubarik* ».
Pendant les mois qui suivent, Sloan ruminera la disparition de son ami jusqu'à ce qu'il apprenne qu'il a été fait prisonnier et se morfond dans un camp de détention italien. La justice militaire a fini par le rattraper, mais ce n'est pas celle qu'il attendait.
Son geste d'une grande loyauté envers son ami, mais formellement proscrit par le réglement, vient s'ajouter à son dossier déjà bien rempli. Toutefois, quand vient finalement le moment de rendre des comptes à propos de sa cavale au pays, personne n'a plus envie de punir sévèrement celui qui est devenu l'un des plus grands as du théâtre méditerranéen. Il s'en tire avec une amende de 300 dollars...
Le 18 juin 1943, le 96th FS mène à bien une autre excellente mission. Pas moins de 34 P-38 décollent à 08h00 pour escorter 35 B-25 qui se dirigent sur le golfe d'Aranci en Sardaigne. Deux heures plus tard, les bombardiers survolent leur objectif à une altitude de 3 000 mètres, tandis que les P-38 engagent une cinquantaine de chasseurs ennemis quelques 1 000 mètres plus haut. Les P-38 tiennent ces derniers en respect jusqu'à ce que les bombardiers fassent demi-tour et piquent du nez pour augmenter leur vitesse. Ils ont affronté un nombre supérieur de Macchi 202 et 205 italiens, revendiquant 16 victoires pour la perte d'un des leurs. Les bombardiers n'ont pas été inquiétés. Avec deux MC.202 et un MC.205 revendiqués, le *Lieutenant* Lawrence Lieberts devient le dernier as en date du 98th FS.
Cette fois, « Dixie » Sloan a eu la prudence d'observer la discipline du groupe pendant la formation d'un cercle défensif, dit Lufbery, lors de l'attaque des chasseurs italiens. Il n'en a pas moins réussi à descendre un MC.202, sa victoire étant confirmée par plusieurs autres pilotes du *Squadron*. Il reprend ainsi la tête du palmarès du 82nd FG et se replace dans la course au titre de premier as du théâtre méditerranéen.

En tête du palmarès

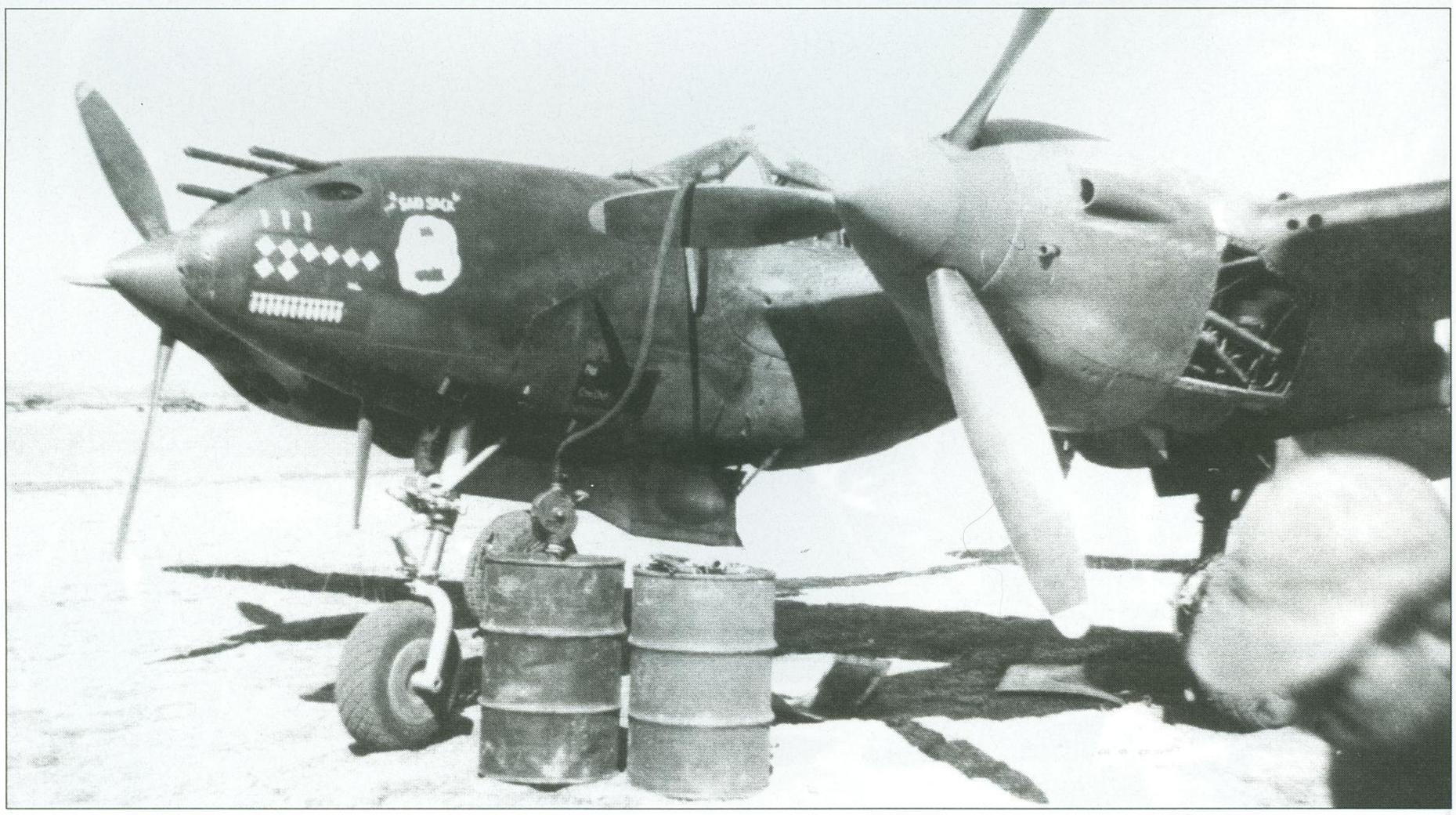
À cette époque, le sort des armes commence à tourner largement en faveur des Alliés. Stalingrad est tombé et désormais, Allemands et Italiens se demandent où les Alliés vont maintenant frapper. « Dixie » et ses camarades du 82nd FG se trouvent à la pointe de l'offensive dans le secteur méditerranéen. En juin et juillet 1943, de nombreuses missions sont effectuées au large des côtes italiennes pour détourner l'attention des forces de l'Axe du point d'effort principal que constitue le débarquement en Sicile. Le jour de la fête de l'Indépendance, le 4 juillet, six chasseurs ennemis sont revendiqués par le 82nd FG au-dessus de la Sicile.
Le lendemain, une nouvelle mission se déroule au-dessus de Gerbini et Sloan revendique ses 9e et 10e victoires. Parmi les unités engagées par le 96th FS se trouve le 4° *Stormo Caccia*, qui perd deux grands pilotes, le *Capitano* Franco Lucchini, commandant le 10° *Gruppo*, et le *Sottotenente*

L'état-major du 82nd *Fighter Group*. De gauche à droite : Jud Hallock, officier des opérations, *Lieutenant-Colonel* John Weltman, commandant du groupe, Ernest Young, son adjoint, et le *Major* John Roth, *Intelligence Officer*.
On distingue le nom de Sloan, au deuxième rang de la colonne du milieu, suivi de cinq svastikas. À l'époque où cette photo a été prise (mi-mai 1943), la tête du palmarès du groupe était tenue par le *Lieutenant* T.A. White avec six victoires (deuxième rang de la colonne de droite).
(Collection de l'auteur)

Leonardo Ferrulli. Avec un Bf 109 et un Re 2001, Sloan se hisse en tête du palmarès du théâtre.
L'invasion de la Sicile est lancée le 10 juillet. Les P-38 sortent en force et se taillent la part du lion avec 14 des 20 victoires revendiquées par la chasse US ce jour-là. Le 96th FS est partie prenante pour au moins 10 victoires, Sloan s'offrant sa onzième personnelle sous la forme d'un Macchi. Dès le début de la matinée, le 96th FS patrouille au-dessus de l'île et, à un moment, il croise la route d'un groupe de Fw 190 *Jabos* de la SG 10 en route pour attaquer les plages. Six d'entre eux sont revendiqués par le 96th FS, dont trois par le *Flight Officer* Frank Hurlbut et un (plus un Ju 88) par le *Lieutenant* Ward Kuentzel, qui atteignent tous deux le statut d'as. Sloan coince un Macchi 200 [*sic*] à 3 000 mètres d'altitude et l'abat au moment où il allait attaquer un groupe de P-38. Sloan est désormais le premier as du théâtre méditerranéen. Un seul autre pilote de l'USAAF obtiendra 10 victoires sur ce théâtre, il s'agit de Levi Chase du 33rd FG, un groupe équipé de P-40. D'autres pilotes américains opérant au sein de la RAF dépasseront la dizaine. Derrière Sloan au palmarès du 82nd FG arrive un autre pilote du 96th FS, Frank Hurlbut, qui obtiendra neuf victoires confirmées avant le débarquement en Italie en septembre 1943.
La mission n'est pas tout à fait terminée. Les B-25 ont largué leurs bombes et repartent en léger piqué pour prendre de la vitesse lorsque deux Bf 109 plongent sur les bombardiers. Les pilotes allemands apparaissent très déterminés et assez audacieux pour défier une puissante escorte de P-38. Mais, Sloan et Kuentzel font manœuvrer leur peloton pour couper la route des Messerschmitt. Sloan se souvient avoir attendu le dernier moment pour ouvrir le feu. Il vient si près qu'il distingue parfaitement le casque de couleur jaune du pilote à travers la verrière. Les deux Américains ouvrent le feu en même temps et les deux chasseurs ennemis prennent feu instantanément et plongent dans l'eau au large des côtes italiennes. Sloan vient de revendiquer sa 12e victoire personnelle et Kuentzel sa 7e.

Retour au pays

Sloan termine son tour d'opérations fin juillet et il rentre aux États-Unis en août. Sur le chemin du retour, il croise par hasard le général Carl Spaatz qui s'étonne que le premier as du théâtre méditerranéen ait été si peu décoré. Il demande à son aide de camp de lui rappeler de réparer cette injustice. Quelques années après la guerre, le général Spaatz tiendra parole et offrira personnellement à Sloan la *Distinguished Flying Cross*, une médaille que n'avait pas volée le plus grand as de la 12th *Air Force*.
Sloan reste dans l'armée après la fin de la guerre. Il participe à de nombreuses missions, notamment lors du pont de Berlin. Il prend sa retraite à Xenia, une petite ville de l'Ohio, où il finira ses jours.
Le lecteur voudra bien pardonner à l'auteur de vouloir ajouter ici une touche personnelle. La première fois que j'ai entendu la voix chaude et énergique de Williamson Judson « Dixie » Sloan, c'était dans les années 80 au cours d'une réunion des anciens du 82nd FG organisée dans les locaux de Lockheed à Atlanta. L'organisateur s'était lancé dans une violente diatribe contre le programme du C-5 Galaxy, quand quelqu'un l'a brutalement interrompu en hurlant au « complot communiste ». J'étais suffisamment près du contradicteur pour lire son nom sur son badge et quelle ne fut pas ma surprise de constater qu'il s'agissait du célèbre « Dixie » Sloan. Il avait acquis la réputation de fuir les honneurs et j'ai été d'autant plus heureux quand il a accepté de répondre à mes questions. Nous avons eu plusieurs discussions au cours desquelles j'ai été charmé par sa nature aimable et son calme méridional. J'ai pris soin de lui cacher que j'avais plutôt une sensibilité de chrétien-démocrate et qu'en tant que Nordiste, je nourrissais encore quelque ressentiment contre la confédération rebelle. Et quand bien même je lui aurais avoué, je suis certain que cela n'aurait rien changé entre nous. La dernière fois que je l'ai vu, c'était lors d'une autre réunion d'anciens au musée de Dayton (Ohio). Le grand as était cloué sur une chaise roulante, mais il n'avait rien perdu de la pugnacité qui avait fait de lui l'un des plus grands as de l'USAAF. Il a eu quelques mots aimables à propos de la biographie que je lui avais consacrée et la dernière fois que j'ai entendu parler de lui, c'était pour lire qu'il nous avait quittés.
C'était le 30 janvier 1999.



« Sad Sack », un P-38F-15 hors du commun. Au moins quatre as du 82nd FG, dont Sloan, obtinrent des victoires à son bord. Lorsqu'il fut trop sévèrement endommagé par la *flak* pour être réparé, au milieu de l'année 1944, il comptait seize victoires !
À titre de comparaison, un avion réputé robuste avait une espérance de vie de six mois maximum.
(Collection de l'auteur)

HAWKER HECTOR

Philippe Listemann

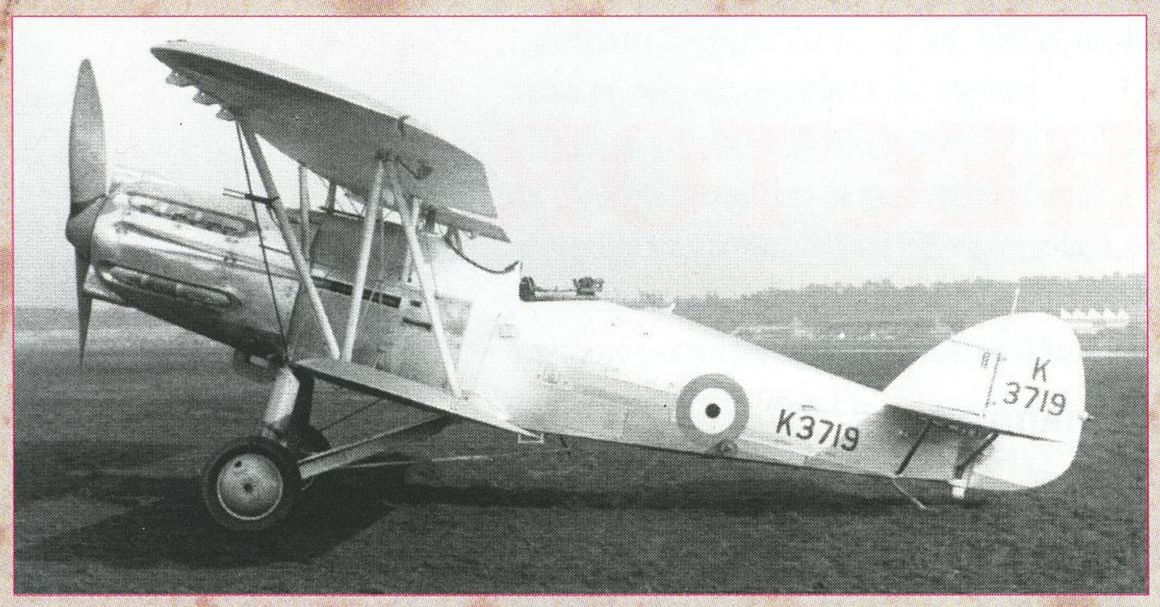
Camouflage et marques de temps de guerre pour le Hector K9690 du N° 59 *Squadron* à Odiham début 1939.
(Collection A. Thomas)

Le Hawker Hector répond à un cahier des charges de 1935 (n° 4/35) en vue de remplacer le Hawker Audax alors en service comme appareil de coopération avec l'armée. Au départ, dans l'esprit des militaires, ce Hector, dont il ne prendra le nom qu'en août 1935, n'est qu'une version améliorée de l'Audax et surtout un avion de transition en attendant la nouvelle génération en cours de développement. Cependant, Rolls-Royce, déjà très sollicité par les commandes de Hind passées par la RAF qui est alors en pleine expansion, fait savoir qu'il ne pourra pas fournir le moteur Kestrel. Une alternative est donc recherchée et avant la publication du cahier des charges, le choix se porte sur le Napier Dagger.

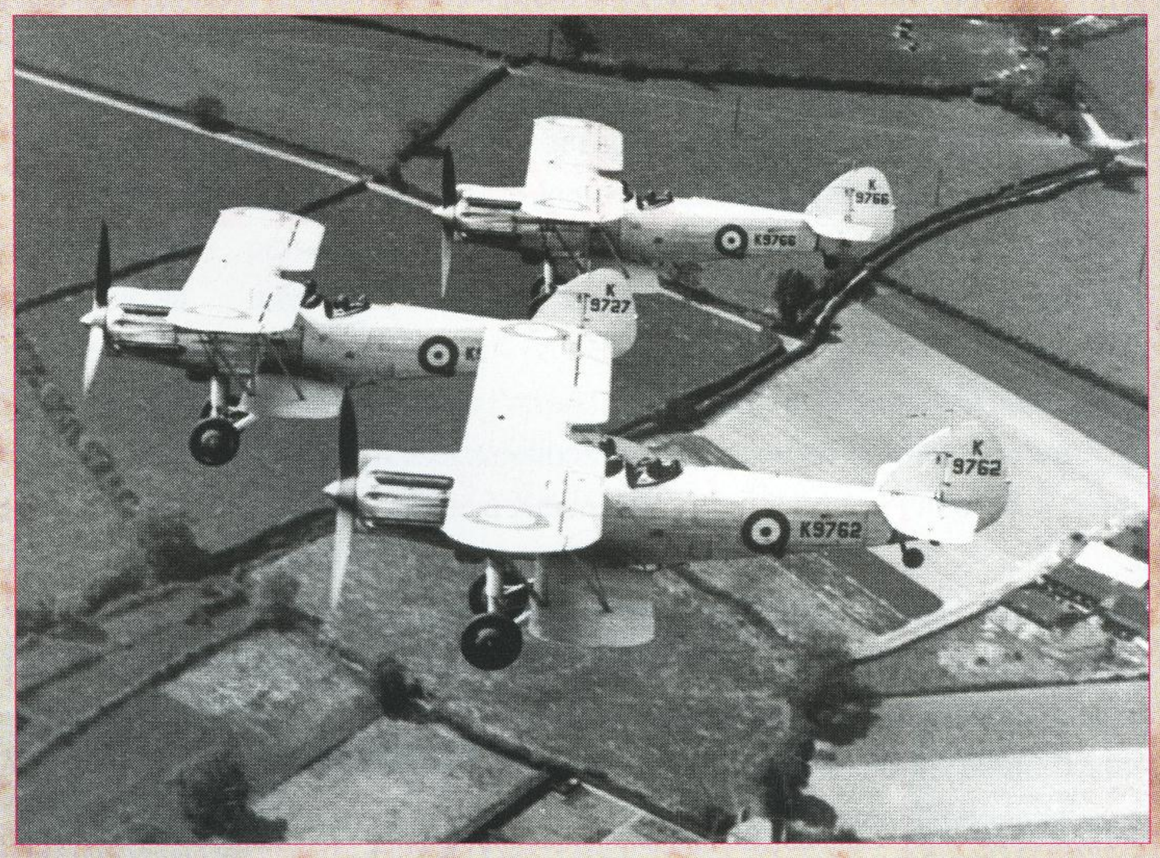
Le Hawker Hector est donc fondamentalement un Audax, dont il garde la structure, équipé d'un moteur Dagger III de 805 ch. Cependant, des modifications sur le modèle de base s'avèrent nécessaires car le Dagger est plus lourd. La modification la plus visible est l'adoption d'une aile droite pour le plan supérieur. Pour le reste, c'est un avion de coopération avec l'armée très conventionnel pour l'époque. En pleine expansion et ayant besoin d'avions pour s'équiper, la RAF passe commande d'une première tranche de 78 exemplaires (K8090 à 8167) avant même que le prototype ne vole. Ce dernier, un Audax modifié (K3719), réalise son vol initial le 14 février 1936. Une seconde tranche de 100 avions est commandée en mai. Cependant la RAF n'arrive pas à trouver un constructeur pour fabriquer le Hector en série. En effet, accaparé par le Hurricane, Hawker ne peut s'occuper de la production du Hector et Avro qui était pressenti au départ, doit décliner cette offre à cause de la production de l'Anson. C'est finalement Westland qui construit le Hector et les premiers exemplaires sont pris en compte en février 1937, le dernier étant livré en décembre.

En service

Le Hector entre en service dès la sortie des premiers exemplaires. C'est sur la base d'Odiham, où se trouvent les N° 4 et 13 *Squadrons* (50 *Wing*), qu'atterrissent les premiers et le N°4 *Squadron* prend en compte ses deux premiers appareils (K8090 et 8091) le 26 février. Le N° 13 *Squadron* est rééquipé dans les semaines suivantes. Le second lot, livré à partir de juillet, permet le rééquipement de quatre autres escadrons, les N° 53 et 59 *Squadrons* dès le mois de juillet, escadrons qui sont recréés pour l'occasion, suivis par le N° 26 *Squadron* en août et le N° 2 *Squadron* en septembre. À la fin de l'année, la RAF dispose ainsi de six escadrons de Hector, dotés chacun de 16 appareils. Les autres avions sont stockés au 2 *Aircraft Storage Unit*. Cependant, le Hector va rester relativement peu de temps dans ces unités, car en septembre 1938 apparaît le Lysander qui doit devenir l'avion de coopération standard de la RAF. Au début de 1938, l'*Auxiliary Air Force* commence à percevoir des Hector et c'est le N° 615 (County of Surrey) *Squadron* qui est choisi en premier. En février, il est suivi par le N° 612 (County of Aberdeen) *Squadron*, puis par le N° 614 (County of Glamorgan) en avril. La crise de Münich intervient en septembre et toutes ses unités camouflent leurs Hector dans l'urgence (sauf le N° 2 *Squadron* qui vole déjà sur Lysander). Les codes d'unité font leur apparition par la même occasion. L'année 1938 s'achève



Ci-dessus : le prototype du Hector, l'Audax K3719 modifié, vu à Brooklands en février 1936 (Collection Phil Butler)



Ci-contre : exercice de vol en formation pour trois Hector du N° 614 *Squadron* au-dessus de la campagne de Glemorgan à l'été 1938. (Collection A. Thomas)

avec le début de la transformation du N° 602 (City of Glasgow) *Squadron*, mais il ne gardera ses Hector que quelques semaines pour redevenir un escadron de chasse sur Gauntlet, tout comme le N°615 *Squadron* qui échange aussi ses Hector pour des Gauntlet en novembre 1938.

À la déclaration de la guerre, en septembre 1939, il ne reste que trois escadrons sur Hector, les N° 59, 612 et 614 *Squadrons*, alors que la RAF dispose encore de 159 Hector, stockés pour la plupart. En ce qui concerne le N° 59 *Squadron*, son rééquipement sur Blenheim IV est déjà commencé depuis le mois de mai et il se sépare de ses deniers Hector avant la fin du mois. Le remplacement définitif des Hector est précipité car le N° 59 *Squadron*, qui reste une unité de reconnaissance sur Blenheim IV, doit venir s'établir en France suite aux accords passés quelques mois plus tôt avec le gouvernement français. Le Hector – à juste titre – n'a pas été jugé apte à mener des missions de combat au-dessus d'un territoire hostile. Le N° 612 *Squadron* est dans une situation identique à celle du N° 59 *Squadron* car il est devenu une unité de reconnaissance maritime; partiellement doté d'Avro Anson, il se sépare de ses derniers Hector en novembre 1939. Seul, le N° 614 *Squadron* reste une unité de coopération mais perçoit des Lysander en novembre 1939. La RAF, qui manque encore de Lysander à cette époque, doit équiper le N° 613 (City of Manchester) *Squadron* de Hector pour remplacer les vénérables Hawker Hind. À partir de janvier 1940, le N° 613 *Squadron* est la seule unité de première ligne de la RAF à voler encore sur Hector, mais en avril, l'escadron prend enfin en compte ses premiers Lysander. Cependant, le rythme est lent car au 10 mai 1940, treize Hector sont encore présents à l'escadron [1].

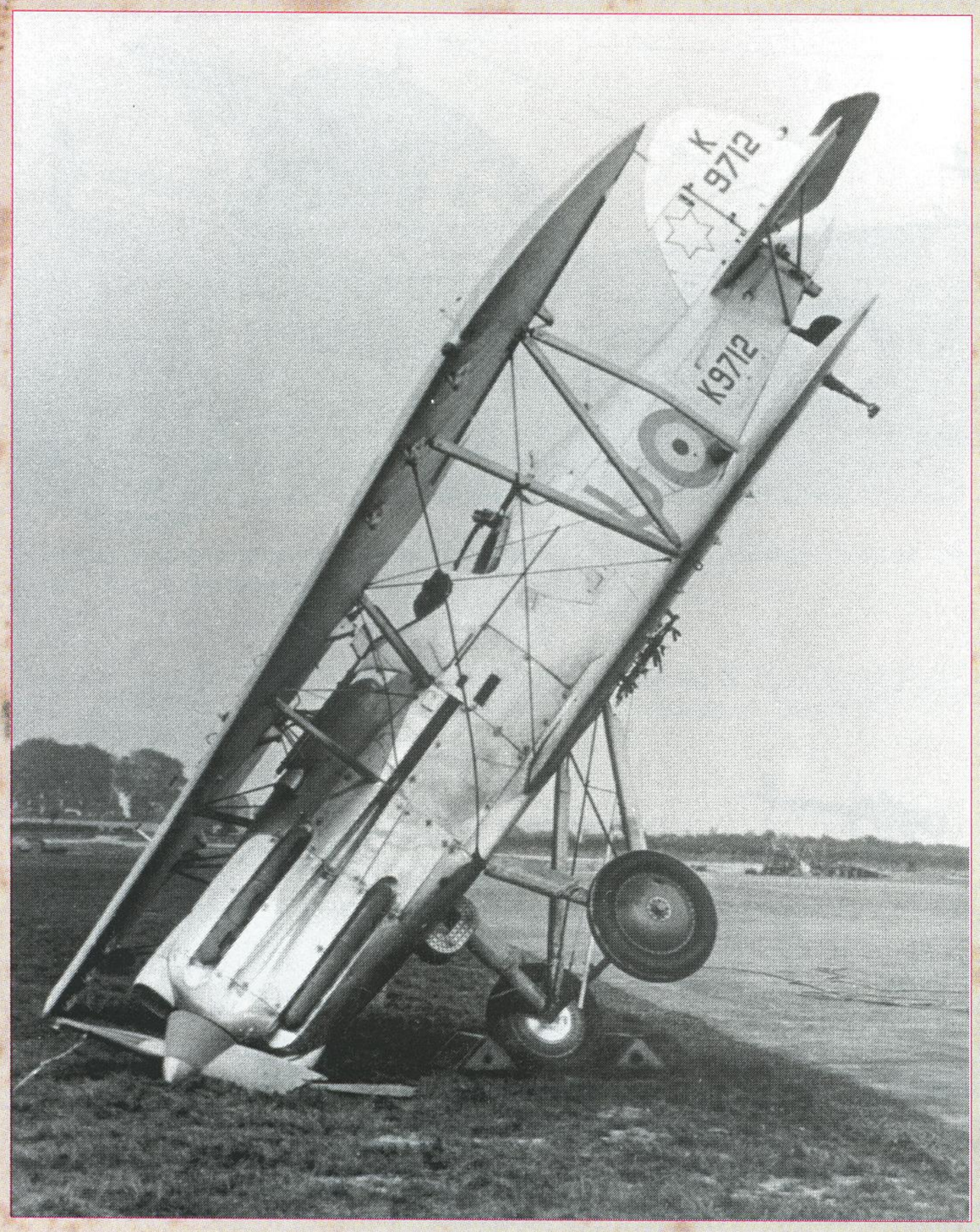
La transformation du N° 613 *Squadron* est alors gelée (même si une demi-douzaine de Hector a quitté l'escadron). La situation empirant dans la Nord de la France, l'unité envoie ses Lysander et ses Hector sur le terrain avancé de Lympne pour être en mesure d'intervenir au-dessus des côtes françaises, surtout près de Calais, où les Allemands ne tardent pas à isoler les troupes stationnées dans la ville et ses environs. Le 27 mai 1940, le N° 613 *Squadron* envoie quelques Hector (le nombre n'est pas connu avec certitude) dans la zone pour y faire parvenir

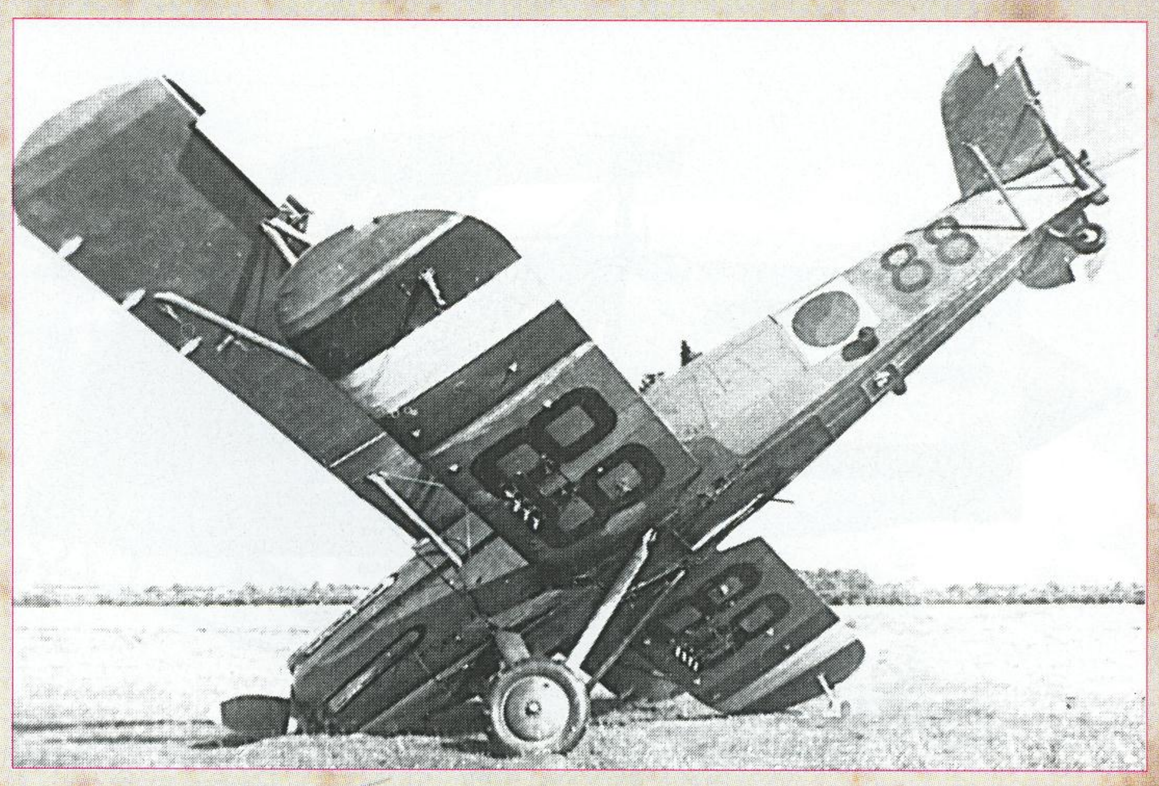
[1] K8102, 8110, 8116, 8127, 9689, 9706, 9713, 9717, 9727, 9732, 9735, 9740, 9762, 9782.

Ci-contre : un Hector (K9738) du N° 2 *Squadron* a sorti son crochet pour récupérer un message. Les avions de coopération servaient fréquemment d'estafette entre les commandements Terre et Air. L'appareil porte l'insigne d'unité sur la dérive. (Collection PHT Green)

Ci-dessus : un Hector (K9748) du N° 2 *Squadron* en juillet 1938. On distingue un triangle noir sur l'arrière du fuselage, marque traditionnelle de l'escadrille. (Collection PHT Green)

© P-A. Tilley - 2004





Ci-contre : le U/K9712 du N° 53 *Squadron* accidenté par le *Captain* M.D. Khalifa de la Royal Egyptian Air Force à Farnborough le 22 juillet 1938. (Collection A. Thomas)

Ci-dessus : autre accidenté, le 88 de l'Irish Air Corps en septembre 1942. (IAC)

des messages et bombarder dans le même temps les colonnes allemandes présentes dans le secteur. Cela ne se passe pas sans mal et le K8116 est touché par la *flak*. Le pilote parvient à revenir, mais probablement gêné par les fumées qui sortent de son avion, il s'écrase non loin de Douvres. Le pilote, le *Pilot Officer* R.M.P. Jenkyns, est tué sur le coup et l'observateur, le *LAC* Brown, décédera plus tard de ses blessures. Ce sont les seuls faits d'armes du Hector pendant la guerre et la RAF ne cherche d'ailleurs pas à l'engager davantage. Une fois la campagne de France terminée, le N° 613 *Squadron* est entièrement transformé sur Lysander et les deux derniers Hector (K8127 et K9727) quittent l'unité le 4 juillet 1940.

Fin de carrière

À partir de là, le Hector ne va servir qu'en deuxième ligne. Beaucoup d'exemplaires sont stockés et depuis le printemps 1940 certains ont pris le chemin des unités d'entraînement, notamment celui de la *School of Army Co-operation*. Dresser la liste des unités de seconde ligne qui vont utiliser le Hector entre 1940 et 1942 serait trop long voire fastidieux, mais on en compte une vingtaine. Cependant, le Hector va trouver une utilité toute particulière avec les unités ayant un rapport direct avec les planeurs. Les Britanniques qui ont été fort impressionnés par les exploits des troupes aéroportées allemandes en mai 1940, ont créé les leurs et une infrastructure est mise en place dès 1940. Le planeur étant l'un des outils de base de ces troupes d'élite, il faut des remorqueurs pour entraîner les pilotes de planeur. Le Hector se révèle être plus efficace que l'Audax initialement utilisé et deviendra indissociable du développement des forces aéroportées britanniques. Au 1er janvier 1942, il reste 93 Hector disponibles et quand le N° 296 *Squadron*, unité de remorquage, est créé le 25 janvier 1942, le Hector en devient l'équipement principal. Les deux premiers arrivent le 25 janvier (K9768) et le 26 janvier (K9770). Dans les semaines qui suivent, le N° 296 *Squadron* dispose d'une douzaine de Hector. En juin, l'arrivée de Whitley donnera le signe du début de la fin des Hector qui sont regroupés dans le *Flight* B. Cette association avec le N° 296 *Squadron* s'achève en août 1942. Au 1er janvier 1943, la RAF dispose encore de 46 Hector. Dans les

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type : biplace d'observation et de coopération.

Moteur :un Napier Dagger IIIMS de 24 cylindres en H refroidis par air, développant 805 cv au décollage.

Dimensions : envergure : 11,27 m; longueur : 9,09 m; hauteur : 3,18 m.

Poids : à vide : 1 543 kg; maximal : 2 232 kg.

Performances : vitesse maximale : 300 km/h à 2 000 m; plafond pratique : 7 300 m; autonomie : 2h25.

Armement : 1 Vickers de 7,7 mm (600 coups) tirant vers l'avant, 1 Vickers K de 7,7 mm (6x97 coups) en poste de tir arrière et 2 bombes de 50 kg.

autres unités travaillant pour les troupes aéroportées, le Hector est remplacé progressivement par le Miles Master en 1943 et au début 1944, on n'en répertorie plus que six [2].
Excepté le K9753 qui est alors au RAE, ils sont tous radiés le 4 janvier 1944. Le K9753, qui était destiné à rester plus longtemps en service, rate malheureusement son décollage de Farnborough le 14 janvier et se retourne. Il est radié le 28 janvier mettant un point final à la carrière du Hector au sein de la RAF.

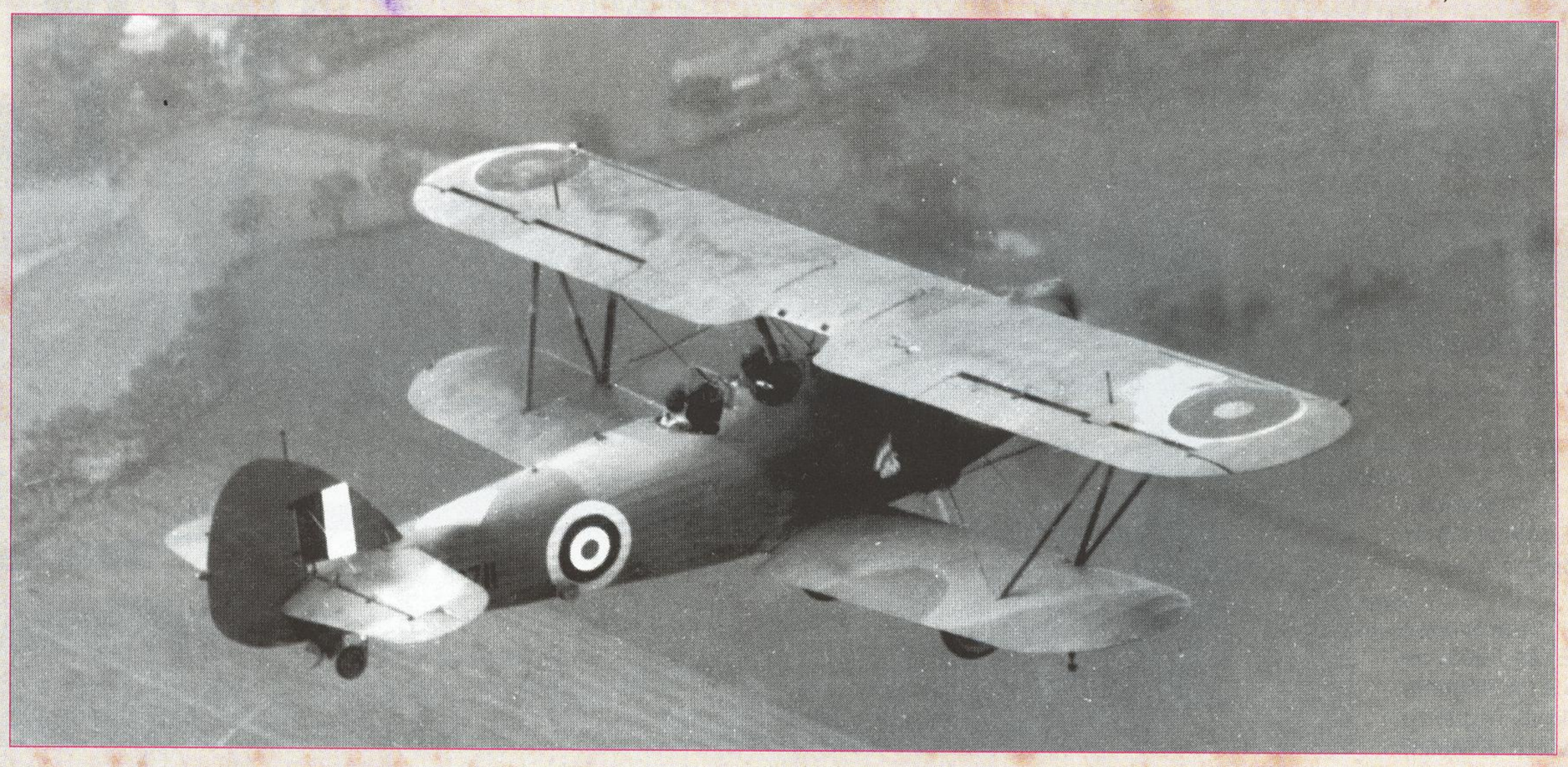
Exportation tardive

Il n'a pas été prévu de proposer le Hector à l'export car les Britanniques ont conscience que d'autres machines plus compétitives sont présentes sur le marché, dont le Lysander. Aucun effort n'est donc fait pour le promouvoir. Cependant, une demi-douzaine va prendre la direction de l'Irlande. En effet, depuis 1938, le gouvernement britannique a imposé un embargo sur le matériel militaire destiné à ce pays. L'Irlande, qui s'est approvisionnée uniquement auprès de la Grande-Bretagne pour son aviation, se retrouve dans une situation délicate, d'autant que le déclenchement de la guerre en 1939, dont elle n'est pas partie prenante, l'empêche de trouver une autre source. Le vieillissement du matériel devient critique en 1940 au point que la dissolution de l'IAC est envisagée. À cette époque il ne reste que 20 avions bons de guerre, mais complètement surannés. Le stock de pièces détachées ne permet pas non plus un maintien en activité pour bien longtemps. Le gouvernement britannique souhaitant le maintien des activités de l'IAC, change de politique et offre au gouvernement irlandais non seulement des rechanges pour ses avions existants, mais aussi d'introduire de nouveaux matériels dont le Hector. L'IAC reçoit d'abord dix Hector, immatriculés 78 à 87, qui proviennent des stocks de la RAF [3]. Neuf sont livrés sur la base de Baldonnel le 16 mai 1941, le dixième le 24 mai.
Ces avions sont mis en service dans les écoles de l'IAC pour servir à l'entraînement avancé, mais ils restent disponibles pour des missions d'appui au profit des forces terrestres en cas de besoin. Par la suite, certains sont utilisés par le N° 1 *Fighter Squadron* et le N° 1 *Reconnaissance and Medium Bombing Squadron*. Quatre deviennent des avions d'entraînement purs quand ils reçoivent une double commande (serial 80, 82, 84 et 86).
La carrière du 87 est de courte durée car il s'écrase le 21 juillet 1941. Deux autres Hector (81 et 83) sont radiés en 1941 quand ils entrent en collision au sol sur le terrain de militaire de Gormanston. Pour compenser ces pertes, la RAF fournit trois autres Hector, immatriculés 88 à 90 [4] et livrés le 13 janvier 1942.
Malgré sa désuétude, le Hector participe aux grandes manœuvres réalisées par les forces de défense irlandaises (Defence Forces) en août et septembre 1942. Pour cette occasion, ils sont rattachés au N° 2 *Air Component* qui appuie la 2nd « Spearhead » *Division* et sont basés sur un terrain de campagne situé dans le comté de Tipperary. Au cours de ces manœuvres, le Hector 85 est détruit dans un accident à l'atterrissage le 28 août. Quelques jours plus tard, le 88 est aussi endommagé à l'atterrissage et sera radié des listes par la suite.
En 1942, le gouvernement britannique accepte de livrer à l'Irlande six Master III qui doivent remplacer le Hector dans le rôle d'avion d'entraînement. Ils sont livrés en février 1943. À partir de ce moment là, les Hector sont progressivement condamnés, à commencer par les n° 79, 80 et 84 en juillet, août et septembre respectivement. Quatre, les n° 78, 82, 89 et 90, sont radiés des listes en octobre et le dernier, le n° 86 en novembre 1943.

L'auteur remercie P.J. Cummins pour les information fournies sur la carrière des Hector en Irlande.

[2] K8134, 8146, 9727, 9753, 9757, 9769.
[3] 78/K8098, 79/K8102, 80/K8105, 81/K8114, 82/K8115, 83/K8117, 84/K8148, 85/K9697, 86/K9725, 87/K9715.
[4] ex K8130, K8159 et K9761 respectivement.

Un Hector remorqueur de planeur (on aperçoit l'élingue sous la dérive) du N° 296 *Squadron* vers 1942. L'appareil porte un insigne sous l'habitacle, mais il n'a pu être identifié. On note le losange blanc sur le dessus du fuselage arrière. (Archives Blitz Publications)



Le GC 1/9 *Limousin*

Il n'y a malheureusement pas grand chose à dire du GC 1/9 *Limousin*, créé à Meknès le 1er décembre 1944 avec des cadres du CIC local. Ce groupe est une sorte d'OTU à la française, chargé de former les jeunes pilotes avant de les envoyer combattre en France.

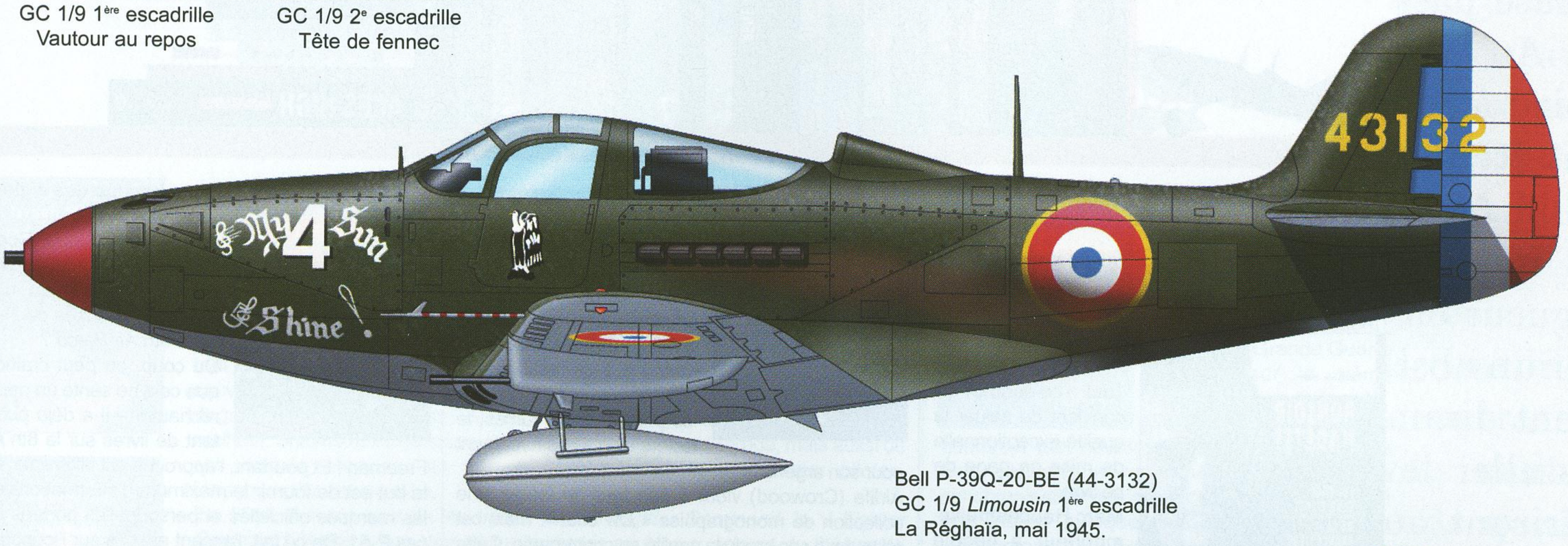
Affecté à la 5e escadre lors de la formation de cette dernière, le 1er février 1945, le 1/9 sera le seul groupe de chasse à n'avoir pas été engagé en opérations.
Il aura sa revanche quelques jours après la victoire, car il sera le premier groupe français transformé sur P-63.

Ci-dessus :
un P-39Q-20-BE (44-3142) de la 1ère escadrille à Meknès

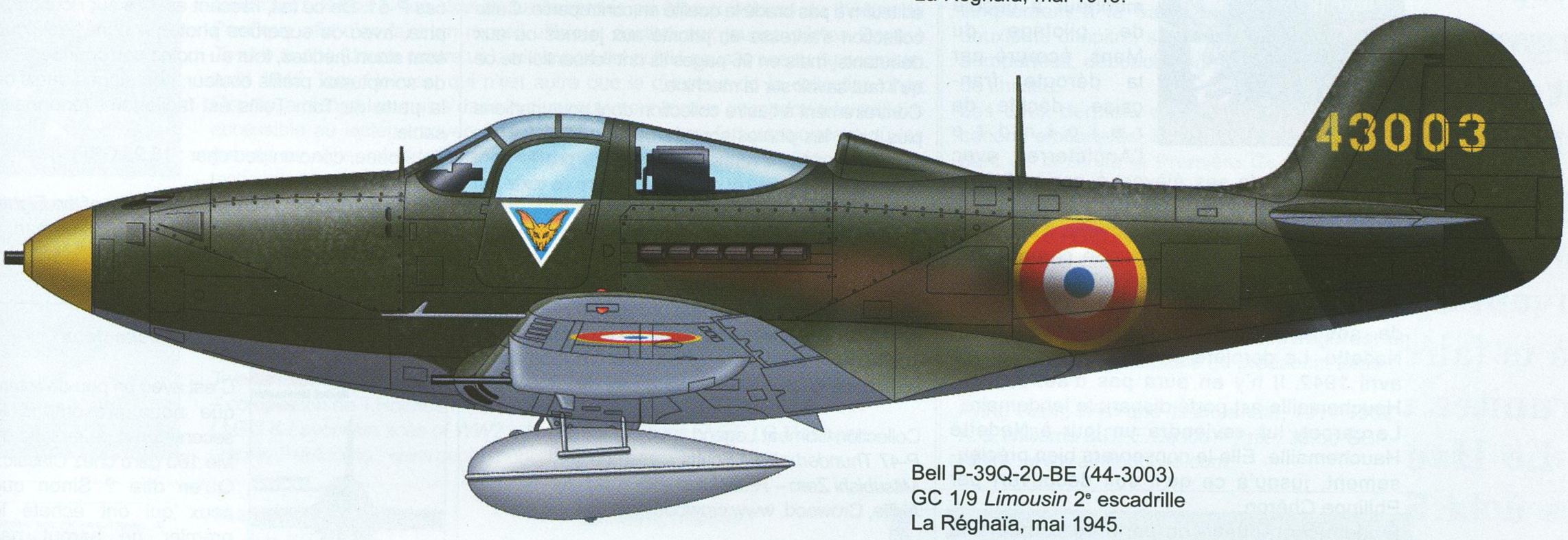
Ci-dessous :
un P-39Q-20-BE (44-3003) de la 2e escadrille à La Réghaïa vers la fin de la guerre (Collection J. Mutin)

GC 1/9 1ère escadrille
Vautour au repos

GC 1/9 2e escadrille
Tête de fennec

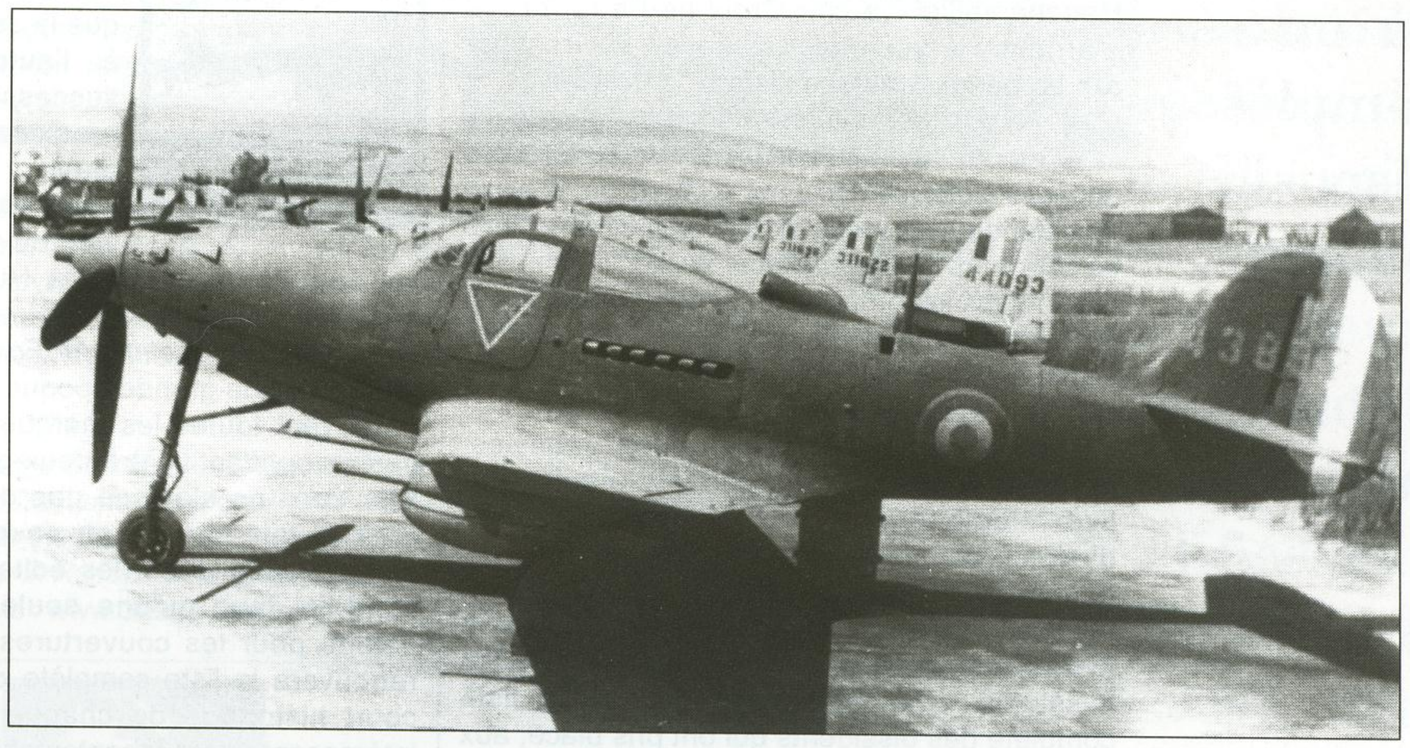


Bell P-39Q-20-BE (44-3132)
GC 1/9 *Limousin* 1ère escadrille
La Réghaïa, mai 1945.



Bell P-39Q-20-BE (44-3003)
GC 1/9 *Limousin* 2e escadrille
La Réghaïa, mai 1945.

© P-A. Tilley - 2004



Un des derniers P-39Q du GC 1/9 *Limousin*, photographié à Salon.
On note les P-63 dont il vient d'être doté en arrière plan.
(Collection J. Mutin)

Le GC 1/9 *Limousin*

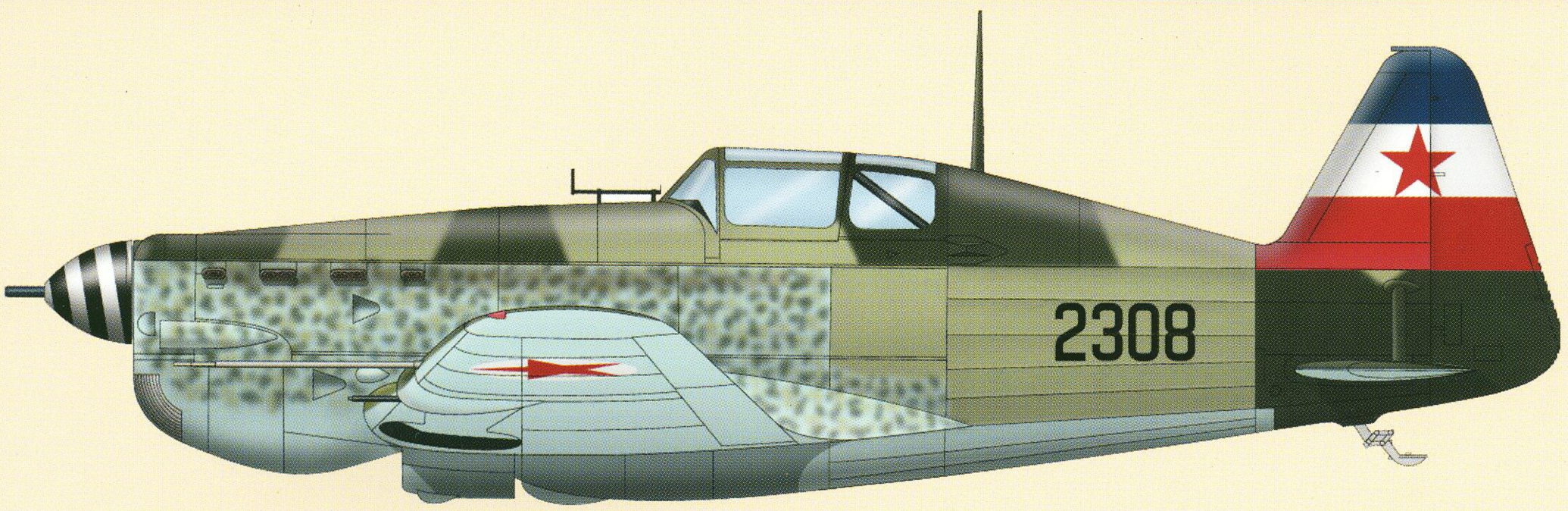
MATÉRIEL
Bell P-39N/Q

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cne Lansoy
Commandant 1ere escadrille
Cne Fouchier
Commandant 2e escadrille
Lt Tesseraud 12.44 - 03.45
Cne Silvan 03.45 -

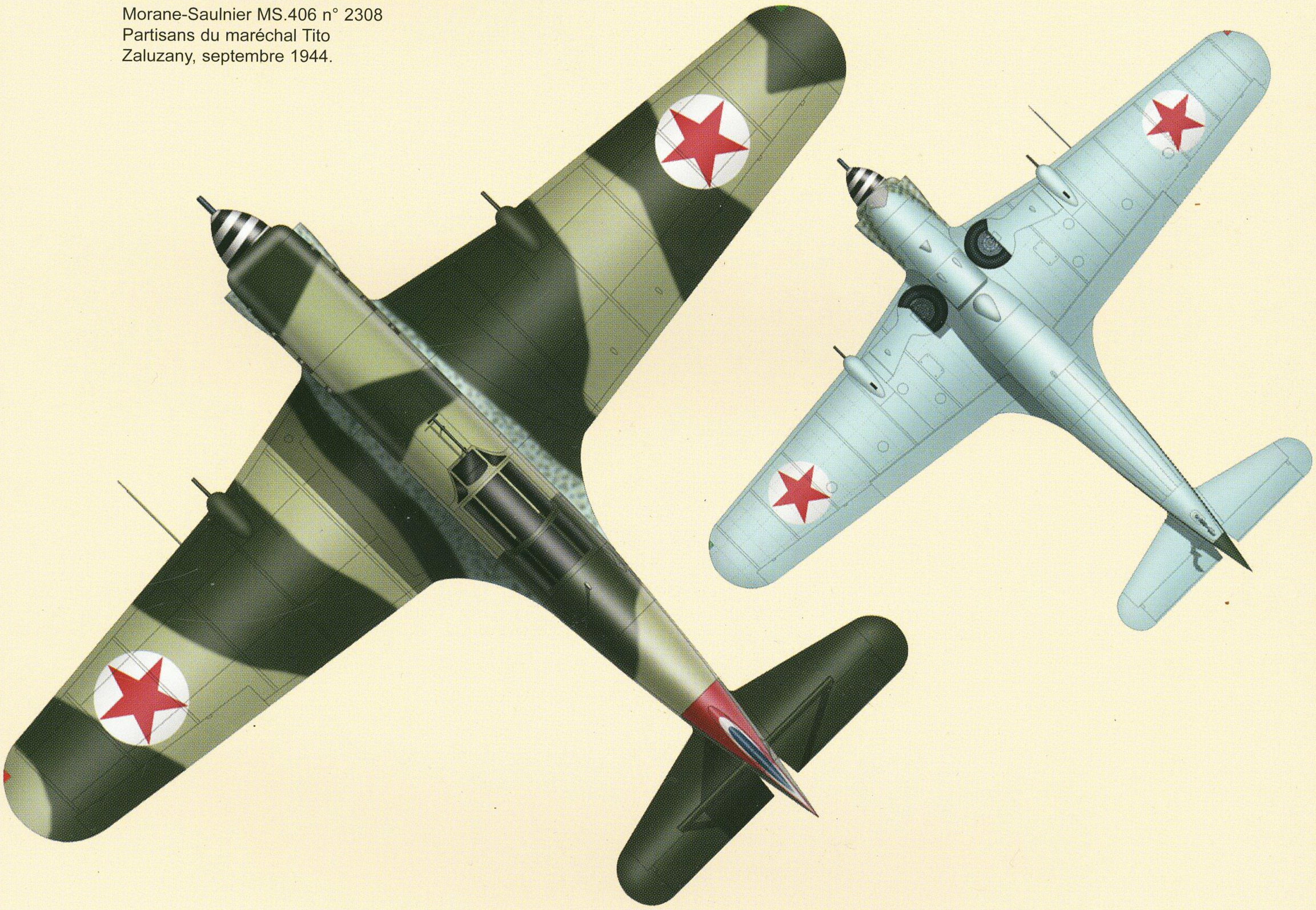
VICTOIRES
aucune

PERTES À L'ENNEMI
aucune

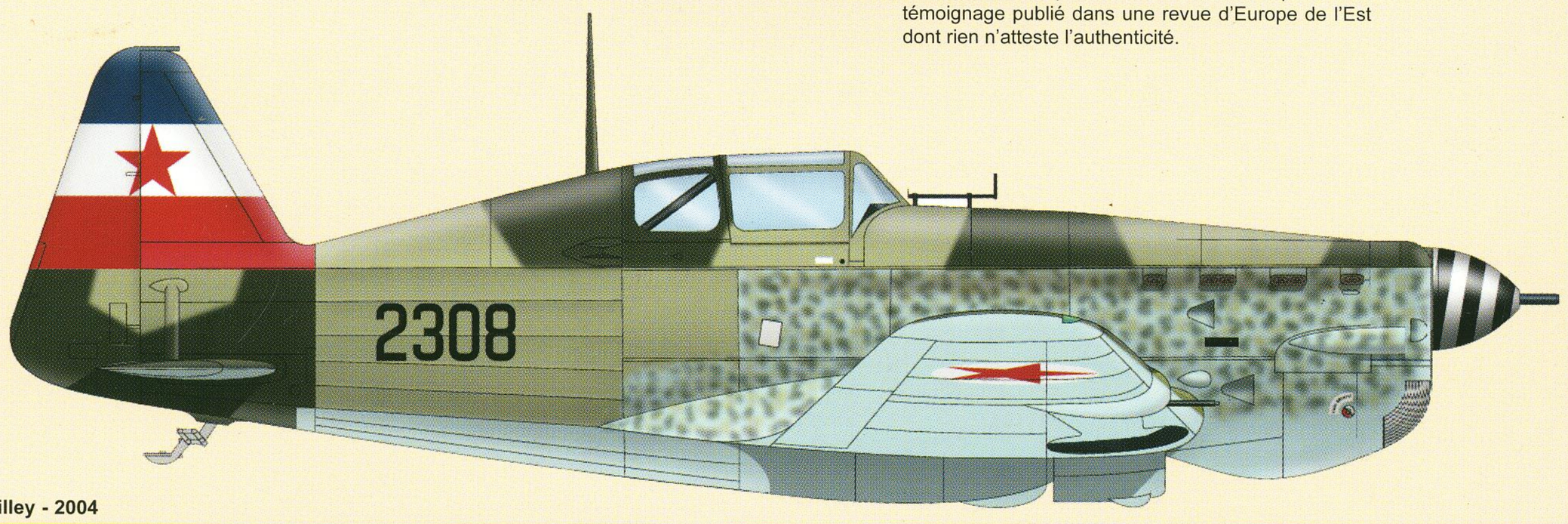
TERRAIN
01.12.44 Meknès
04.04.45 La Réghaïa



Morane-Saulnier MS.406 n° 2308
Partisans du maréchal Tito
Zaluzany, septembre 1944.



Attention ! Cette planche a été réalisée à partir d'un témoignage publié dans une revue d'Europe de l'Est dont rien n'atteste l'authenticité.



© P-A. Tilley - 2004